Cena egz. 25 zł.

MŁODZIEŻ MORSKA

LIGA MORSKA | Nr 8 | WARSZAWA GDYNIA | sierpień 1948 r. | Rok IV | MARYNARKA WOJENNA



„Ja też będę marynarzem..."

Fot. Z. Kosycarz

TREŚĆ NUMERU 8:

Nad morzem



Fot. Z. Kosycarz.

MŁODZIEŻ MORSKA
Warszawa — Gdynia
sierpień 1948 r.
Nr. 8. Rok IV.

REFLEKSJE

Byłem nad morzem w dniu Święta Niepodległości. Jak każdy kto nie był tu przez dłuższy czas, zachwycałem się wspaniałym tempem pracy nad odbudową i rozwojem polskiego wybrzeża. Pojawiają się nowe statki, nowe nabrzeża, nowe dźwigi, nowe magazyny, znikają ruiny, znikają wraki. Zacierają się ślady wojny.

Nie znikają jedynie i nie znikną nigdy mogiły żołnierzy radzieckich i polskich, którzy krwią płacili za powrót wybrzeża bałtyckiego do Polski.

Widok wspólnych mogił przenosi nas myślą w okres owych minionych dni. Czy potrafiliśmy wyciągnąć wnioski z krwawej lekcji historii, której wiecznym pomnikiem są rozsiane po całej Polsce mogiły?

Nieraz staramy się o tym nie myśleć, powiedzmy sobie szczerze, nie chce się nam wracać do tragicznych przeżyć, albo też pochłonięci pracą nie mamy poprostu na to czasu.

Nie wolno jednak zapominać o minionym okresie walki i zmagań. Warto pamiętać o tym, co umożliwiło nam odrodzenie państwowe i nadal umożliwia pomyślny rozwój.

Mieliśmy do wyboru dwie drogi: narodową i — jak ją dziś popularnie nazywają — dolarową. Wybraliśmy pierwszą. Oznacza to, że poszliśmy po drodze zgodnej z interesami ludu, który po latach niewoli nie chce, by kiedykolwiek powtórzyły się błędy przeszłości. Zrozumieliśmy, że tylko w oparciu o siły demokratyczne na całym świecie a w pierwszym rzędzie o ZSRR i demokracje ludowe możliwy jest pomyślny rozwój naszego kraju i że niemożliwe jest utrwalenie naszej suwerenności bez ścisłej współpracy z tymi siłami.

Dzięki wybraniu słusznej drogi Polska zmartwychwstała w piastowskich granicach. Wróciły do Polski Ziemie Zachodnie, których polskość nie może budzić już dzisiaj żadnych zastrzeżeń i które są zagospodarowane przez polskiego robotnika i chłopa, czego imponującym wyrazem jest Wystawa Wrocławska. Imperialiści anglosascy usiłują wprawdzie poddać rewizji nasze granice zachodnie, ale ich zakusy skutecznie odpiera potężny obóz pokoju z Związkiem Radzieckim na czele, który nie dopuszcza nawet do dyskusji na ten temat.

Jeśli zdołaliśmy w ciągu 3 lat uaktywnić życie gospodarcze naszego kraju, jeśli mamy pod dostatkiem chleba, jeśli tak rozwinęliśmy przemysł, że odczuwamy brak rąk do pracy, jest to rezultatem polityki obozu demokratycznego, polityki wewnętrznej i zagranicznej. Jeśli mowa o naszym sojuszu ze Związkiem Radzieckim, to warto podkreślić, że nasz sojusznik w zamian za udzielane pożyczki, sprzedane zboże lub maszyny nie żąda prawa mieszania się w naszą gospodarkę wewnętrzną, nie każe nam zamykać fabryk, likwidować tę lub ową gałęź przemysłu — jak to się dzieje na Zachodzie na rozkaz Ameryki. Wprost przeciwnie — ZSRR jest żywo zainteresowany w naszych osiągnięciach i czynną pomocą podkreśla każdy nasz sukces.

Jakże inną jest „droga dolarowa". Jakże inaczej wygląda „pomoc" amerykańska.

Rozwój gospodarczy państw przyjmujących tak zwaną „pomoc marshallowską" zostaje uzależniony od widzi mi się bankierów USA. Anglikom każą oni maksymalnie ograniczyć przemysł okrętowy, bo przemysł USA ma jeszcze do sprzedania sporo własnych statków wojennej produkcji seryjnej (tandeta pierwszej klasy). Francuzom każą likwidować przemysł lotniczy, chociaż stoi na wysokim poziomie i miał duże perspektywy rozwoju; każą zamykać wytwórnie filmowe i korzystać z filmów amerykańskich. Włochom każą zahamować rozwinięty przemysł stoczniowy. Warto dodać, że Włochom pomoc dolarowa pomogła w osiągnięciu nienotowanego dotąd w tym kraju rekordu bezrobotnych, których liczba przekracza już 2.400.000.

Gdybyśmy chcieli skorzystać z podobnej „pomocy", los nasz byłby również opłakany. Fakty wskazują, że nie może dzisiaj istnieć państwo ludowe bez współpracy z innymi państwami ludowymi, jeśli nie chce być pochłonięte gospodarczo i politycznie przez imperializm amerykański.

Klasycznym potwierdzeniem tego stanu rzeczy są wypadki w Jugosławii. Jej przywódcy polityczni zapomnieli, że wyzwolenie swego kraju i jego rozwój zawdzięczają Związkowi Radzieckiemu i współpracy z krajami ludowymi, zapomnieli, że utrwalenie niepodległości i dalszy rozwój nie są do pomyślenia bez kontynuowania tej współpracy — i próbują ją rozluźnić. Przywódcy jugosłowiańscy jednak nie łudzą się chyba, by można było obronić się przed agresją imperializmu amerykańskiego nie współdziałając z ZSRR i państwami ludowymi.

Czujni Amerykanie już kokietują Jugosławię i obiecują zwrot złota, które przez czas dłuższy było kwestią sporną między obu państwami, rzymski korespondent Reutera zapowiada pomoc Anglii — jednym słowem pułapka gotowa.

Społeczeństwo polskie czuje sympatię do bohaterskiego narodu jugosłowiańskiego i dlatego naszym życzeniem jest, by w porę zdołać ominąć grożące mu niebezpieczeństwo zmuszając swych kierowników do zmiany zgubnej polityki.

*

Na tle tych refleksji jeszcze radośniej uwypuklają się ostatnie posunięcia młodzieży polskiej. Zjednoczenie na zasadach programu demokratycznego młodego pokolenia przyszłych budowniczych Polski daje gwarancję nie powtórzenia własnych błędów przeszłości i błędów cudzych. Weszliśmy na jedynie słuszną drogę, z której nic i nikt nie potrafi nas zepchnąć.

Pamiętajmy i powtarzajmy innym, że tylko świadomość demokratycznych dróg i celów jest źródłem naszej siły, że tylko świadomi potrafią budować lepszą i szczęśliwszą Polskę sprawiedliwości społecznej.

Romuald Wierzyński.

Służba Polsce na Wybrzeżu

Na stoku wzgórza między Kolibkami i Sopotem wyrosła wioska zielonych namiotów, zbudowanych w równy czworobok. To obóz 18 Brygady „Służby Polsce“, pracującej na trzech odcinkach: przy budowie autostrady Gdynia—Gdańsk we Wrzeszczu i pod Kolibkami, oraz przy budowie linii kolejowej Gdynia — Rumia.

Od strony namiotów dobiega melodia jakiejś piosenki i gwar młodych głosów. To pierwsza zmiana wróciła niedawno z pracy i odpoczywa. Kilka grup junaków próbuje śpiewać żołnierskie piosenki, przy akompaniamencie akordeonu, inni zaszyli się w obozowej świetlicy i piszą listy do rodziców i znajomych. Nie brak też głów, pochylonych nad książką.

Jeden z pracujących w Rumii junaków otarł sobie nogę. Wybiera się do obozowego ambulatorium. Koledzy radzą, by poszedł do lekarza, inni zaś kierują do siostry Bożeny. Powiadają, że po opatrunku lekarza goi się szybko, lecz siostra Bożena posiada ponoć „dar jeszcze szybszego leczenia“. Radzą więc śpieszyć się, póki jeszcze jest w ambulatorium.

Głośne: — Tylko nie płacz przy opatrunku!!! — biegnie za utykającym nieborakiem...

×

Z dzwonieniem kół na złączach szyn jadą wagoniki pełne ziemi. Na każdym z nich stoi młody, opalony na brąz junak. Jedzie bez koszuli, z furażerką zawadiacko zsuniętą na lewe ucho. Grupa dojeżdża do końca zrobionego już nasypu, wózki stają, świeży ładunek sypie się na skarpę. Chłopcy się śpieszą.

Dotychczas 83 drużyna wyrabiała codziennie niewiele ponad 400 procent normy. Dziś drużynowy Kubik i wszyscy jego chłopcy uwzięli się, aby poprawić dotychczasowy rekord junaków Dziewierskiego i Pary, wynoszący 670 proc.

— Oni załadowali 19 wózków, my zaś musimy załadować więcej niż 20.

I ładują. Łopaty tylko migają w słońcu. Młode plecy raz po raz chylą się przy nabieraniu ziemi, aby za chwilę wyprostować się przy załadunku. Wraz z drużynowym pracują junacy Brańczyk, Brawarczyk i Stępień. Na zapytanie czy zdołają załadować 20 wózków, uśmiech pojawia się na twarzach.

— Mamy jeszcze 40 minut do końca pracy, a załadowaliśmy właśnie 19 wózek. Czy zdążymy jeszcze coś załadować czy nie, pobijemy i tak rekord Dziewierskiego i Pary.

— Musimy pokazać, jak pracują chłopcy z Piotrkowskiego!

W pół godziny później dowiadujemy się, że Kubik wraz ze swymi trzema kolegami załadowali i wywieźli 21 wózków. Rekord pobity...

×

Już z daleka dobiega głośny klekot jakiejś dziwacznej maszyny, a w powietrzu unosi się chmura czerwonego pyłu. Na specjalne rusztowanie co chwila wjeżdżają taczki pełne ceglanego gruzu. Gdzieś z boku wartkim strumieniem sypie się czerwony miał. Ta dziwna maszyna, to młyn do mielenia cegły, którą wykorzystuje się przy budowie podkładu pod nawierzchnię nowopowstającej autostrady.

Z pobliskich rumowisk wywozi się potłuczone cegły, nie nadające się do użytku przy budowie, które maszyna przerabia na nowy materiał budowlany. Wśród rumowisk ceglanych zielenią się junackie furażerki, skrzypią załadowane taczki.

I tu, jak pod Orłowem wszyscy pracują z myślą, kto szybciej, kto więcej, kto lepiej. Z dnia na dzień poprawiają organizację swej pracy, byle tylko nie dać zepchnąć się innym na szary koniec.

Czerwony ceglany piasek wędruje od maszyny do potężnej betoniarki, gdzie zmieszany z cementem i wodą, tworzy masę do zalewania fundamentu na którym ułoży się później kostkę nowej autostrady. Skrzypią taczki, a junacy śpieszą.

— Musimy pracę skończyć przed terminem!

×

Nie tylko jednak przy budowie dróg czy linii kolejowych pracują na naszym Wybrzeżu junacy „Służby Polsce“. Dano im jeszcze jeden ważny i odpowiedzialny odcinek: renowację kanałów, odwadniających Wielkie Żuławy. Pracuje tam 19 Brygada SP., kwaterująca opodal majątku Lichnówek.

Takie same zielone namioty, tak samo ustawione w bloki, taki sam maszt na środku placu alarmowego, podobna brama wjazdowa, różniąca się jedynie napisem i numerem brygady. Takie same zajęcia przeprowadzają junacy w obozie, tak samo piszą listy, czytają i uczą się.

Tylko nieco inna jest ich praca.

Renowacja kanałów odwadniających polega na oczyszczeniu ich z kilkuletniego zaniedbania. Niemcy niezbyt o nie dbali, a czując, że będą musieli stąd ustąpić, nie przeprowadzili w terminie prac renowacyjnych. Więcej, wycofując się pod naporem Armii Radzieckiej,



Junacy z S. P. osuszają zalane tereny Żuław (Fot. W.A.F., Uklejewski)

przerwali tamy, wysadzili w powietrze stacje pomp, zalewając te nadzwyczaj żyzne połacie.

W roku bieżącym, po uruchomieniu całego szeregu pomp na głównych kanałach, można było zacząć prace renowacyjne. Zadanie to, przypadło właśnie w udziale 19 Brygadzie „Służba Polsce", obozującej w Lichnówku.

×

Autem dojeżdżamy do toru kolejowego Tczew — Malbork, aby w dalszą drogę udać się pieszo do miejsca pracy plutonu. Wchodzimy w wysokie, gęste trawy, poprzetykane trzciną i sitowiem. Brniemy w nich po kolana. Jasna linia świeżej zieleni i przebłyskująca gdzieniegdzie w słońcu woda, pokryta zieloną rzęsą wskazują, że tędy biegnie rów. Na jego brzegach rosną kępki młodej wierzbiny i trzcin. Co chwila spod nóg pluskają do wody żaby.

Naraz zza ściany zielska i szuwarów wyłania się jasna, równa i czysta tafla wody, płynącej wartkim nurtem po dnie kanału. Na spadzistym jego brzegu widać świeżo skoszone trawy, kupki jakichś wodorostów i ciemnego rzecznego mułu.

Na brzegu rowu pracuje kilku junaków. Jeden z nich, Zawada, stanął z kosą do pracy. Dwaj inni, Przepiórka i Ignaciuk, specjalnymi stalowymi pazurami wybierają z wody kanału podwodne części trzcin i szuwarów, przygotowując teren dla następnej grupy, której zadaniem jest wyrównanie brzegów kanału tuż nad wodą. Robią to junacy Charetoniuk, Bodziuch i Bujalski. Najdalej od kosiarzy pracują junacy Golecki i Winogradzki. W długich gumowych butach weszli do kanału i wybierają łopatami muł naniesiony przez kilka lat zalegający dno i utrudniający spływ wody.

Ci młodzi chłopcy z Lubelszczyzny pracują nadzwyczaj dokładnie, bacząc, by jak najstaranniej oczyścić kanał. Wiedzą, że od ich pracy zależy, jaki będzie pożytek z kanału, czy woda dobrze spłynie, czy zbyt jeszcze podmokłe części Żuław odwodnią się na tyle, że można je będzie wykorzystać pod uprawę.

Junacy spieszą się. Są przecież z 1 kompanii, prowadzącej w wyścigu pracy! Wszyscy oni wyrabiają 650 proc. normy!

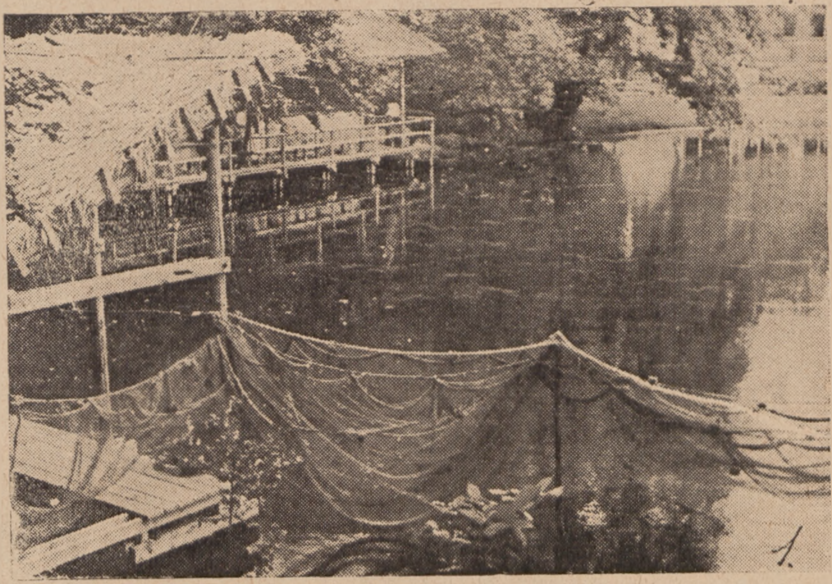
Jakie są dotychczasowe osiągnięcia brygady?

Do dnia 10 czerwca wszystkie kompanie wykonały prace przewidziane w planie robót na dzień 26 czerwca, a kilka kompanii z 1 na czele wykonało już całkowicie prace przewidziane do końca turnusu, to jest do dnia 6 lipca!

Nie są to zresztą czcze słowa. Brygada oczyściła i oddała do użytku 215 kilometrów rowów odwadniających różnej szerokości, od 0,50 m do 4 m! Gdy się spojrzy na zarośnięty i zamulony rów, a następnie na rów już oczyszczony, widać tę wymowę wykonanej pracy. Wiedzą o tym junacy. Nie na darmo piszą przed swymi namiotami: *„Osuszymy Żuławy, spichlerz naszej Ojczyzny"*.

wol.

W. Z. O.

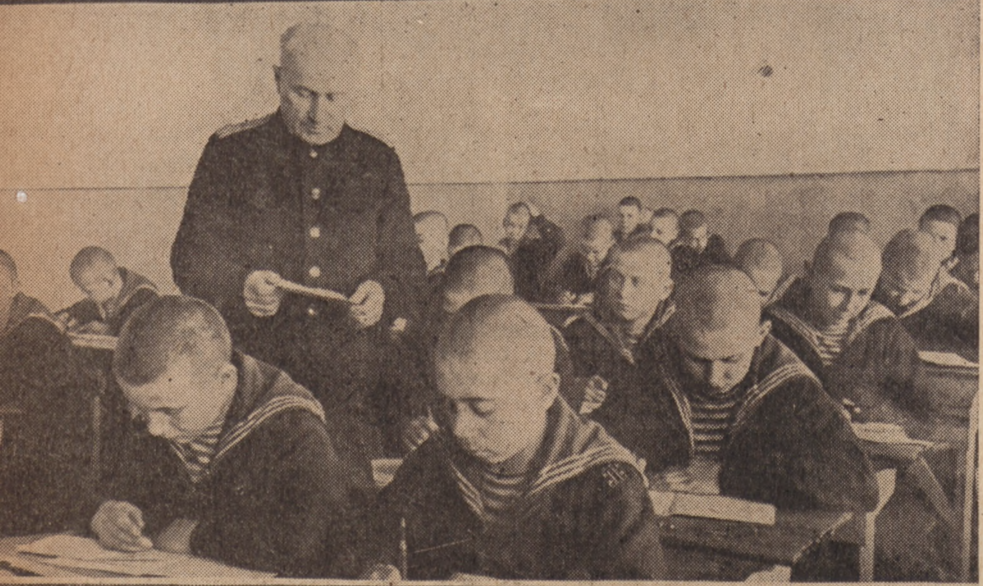


Na terenach Wystawy zostały rozmieszczone eksponaty obrazujące całość życia gospodarczego kraju. Na zdjęciu fragment osady rybackiej, z rozpiętymi, suszącymi się sieciami i drewnianym molo w przystani.

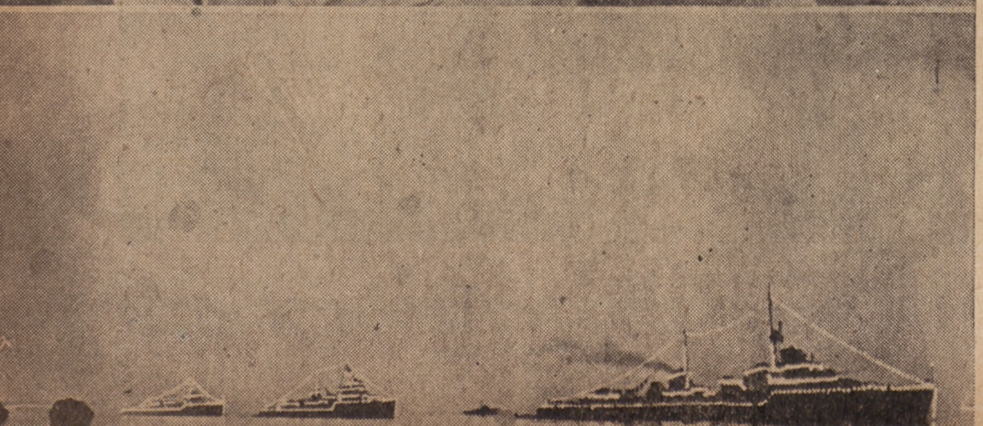


Strzelista, 106-metrowa iglica i 3 łuki, otwierające widok na tereny Wystawy Ziem Odzyskanych, są symbolem osiągnięć naszego przemysłu w ciągu 3 lat. Wystawa we Wrocławiu jest dowodem sukcesów naszej pracy.









W SZKOLE „wilczków morskich"

Pośród wielu chłopięcych marzeń jednym z najczęściej spotykanych jest sen o morzu. Dobrze jest marzyć, dobrze jest puścić wodze swej fantazji i ujrzeć siebie choć przez chwilę w roli zdobywcy oceanów, ale chyba najlepiej jest, gdy sen taki staje się rzeczywistością.

Związek Radziecki, który w pełni docenia znaczenie wychowania młodzieży, dba o jej rozwój, umożliwiając kształcenie się w ulubionym zawodzie.

Gwarno i wesoło jest w szkole młodych „wilczków morskich", w Leningradzkiej szkole im. adm. Nachimowa. Młodzi chłopcy w strojnych marynarskich mundurach czują się tu wyśmienicie. Ten mundur, który mają na sobie, czyni z nich ludzi dorosłych, rozumiejących swą rolę, swą odpowiedzialność i swe obowiązki, ale jednocześnie nie zabiera im nic z uroku lat dziecięcych.

Corocznie Święto Floty ZSRR jest równie uroczyście obchodzone na pokładach okrętów jak i w szkole morskiej im. adm. Nachimowa. Uczniowie ci bowiem to nikt inny jak przyszła załoga tych właśnie okrętów.

Spójrzcie na zdjęcie u góry. Te młode twarzyczki kiedy zostaną owiane morskim wiatrem, nabiorą wyrazu doświadczonych ludzi morza. Przypatrzmy się im lepiej — może któryś z nich zostanie równie sławnym bohaterem jak ów admirał, którego imię nosi Szkoła?

A poniżej: nauka zaczyna się od szkolnej ławy, a dopiero później salą wykładową stanie się pokład okrętu. Trzeba zaczynać zawsze od podstaw.

Nauka zresztą nie trwa całą dobę. Po pracy — zasłużony odpoczynek na świeżym powietrzu. A oto próba sił (p. zdjęcie 3 z góry). Przeciąganie liny jest starym marynarskim sportem. Nic więc dziwnego, że młodzież uprawia go z zapamiętaniem. Spróbujcie zgadnąć — kto zwycięży?

Święto Floty jest uroczystym świętem wszystkich narodów Związku Radzieckiego, które w dniu tym łączą się myślą z drogimi „moriakami". Zdjęcie u dołu przedstawia defiladę okrętów wojennych iluminowanych w dniu święta tysiącem świateł.

Radziecka flota handlowa

Poszczególne narody i państwa w różny sposób wykorzystują posiadane wybrzeże morskie. Jedne z nich, świadome tych wartości, rozbudowują własną sieć portów i flotę handlową, inne zaś — sprawy te mniej lub więcej zaniedbują.

Młode państwo radzieckie już w pierwszym okresie swego istnienia oceniło należycie znaczenie swego wielkiego, bo ponad 50 tysięcy kilometrów długiego wybrzeża. Natychmiast po zakończeniu wojny domowej rząd przeprowadził szczegółowy przegląd posiadanego tonażu handlowego. Skrupulatnie rejestrowano wszystkie braki, opracowując równocześnie szczegółowy, długofalowy plan unowocześnienia i rozbudowy własnej floty.

Na początku 1923 roku, krótko po wspomnianym przeglądzie i po eliminacji jednostek nie nadających się do dalszej służby, flota handlowa Związku Radzieckiego liczyła zaledwie 88 tysięcy BRT, z czego tylko 47 proc. mogło być w pełni eksploatowane, a pozostałe jednostki wymagały mniejszych lub większych, lecz natychmiastowych remontów.

Sytuację pogarszał fakt, że istniejące stocznie nie były w stanie rozpocząć szybkiej i pełnej odbudowy i rozbudowy floty, gdyż nie posiadały koniecznego oparcia we własnym ciężkim przemyśle metalowym i maszynowym. Tak więc musiano równocześnie myśleć i o rozbudowie tego przemysłu.

Wszystkie te przeszkody stopniowo pokonywano i już w cztery lata później, dzięki budowie nowych jednostek na własnych i zagranicznych stoczniach, tonaż floty powiększył się do około 200 tys. BRT.

Równocześnie z rozbudową floty morskiej i stoczni pomyślano także o odbudowie i rozbudowie floty rzecznej, najtańszego środka przewozowego na olbrzymich połaciach radzieckiego państwa. Już w roku 1928 transport rzeczny osiągnął stan sprzed Rewolucji i wyniósł 18,3 milj. ton. Cyfra ta, skutkiem dobrze przemyślanej i realizowanej rozbudowy floty rzecznej wzrosła w ciągu następnych czterech lat niemal trzykrotnie i wyrażała się cyfrą 46,9 przewiezionych milj. ton, by w roku 1935 osiągnąć niemal 65 milj. ton.

W owym okresie transport morski przewoził zaledwie 55,7 proc. ilości przedwojennych, nie mogąc podołać wielkości zadania. Aby więc stan ten radykalnie poprawić, opracowano w ramach planu gospodarczego także szczegółowe wytyczne rozbudowy floty. Tonaż wzrósł wówczas do 377 tys. BRT, wykazując stałe tendencje rozwojowe, a w ramach I pięciolatki wybudowano na własnych stoczniach i zakupiono za granicą (do 1932 roku) dalszych 136 różnych jednostek o łącznej nośności około 450 tys. ton.

Aby wykorzystać należycie zdobyte w tym okresie doświadczenie i jeszcze bardziej uaktywnić rozwój floty, opracowano szczegółowe wytyczne do II pięciolatki. Zaprojektowano więc budowę całego szeregu dużych i nowoczesnych jednostek pełnomorskich, jak rudowce, węglowce, zbiornikowce, statki-chłodnie, drobnicowce i inne jednostki o specjalnym przeznaczeniu.

Okres ten zaznaczył się dalszym wzrostem jakościowym i ilościowym radzieckiej floty. Ukończono 139 statków różnej wielkości, powiększając tonaż o około pół miliona ton, przez co przy końcu 1937 roku radziecka flota handlowa liczyła już 1.400 tys. BRT. Przy budowie tych jednostek zastosowano wszystkie nowe osiągnięcia konstrukcyjne zarówno na jednostkach, jak i w urządzeniach stoczni, przez co zwiększyła się ich wydajność.

Mimo tego niebywałego rozwoju, radziecka marynarka handlowa wciąż jeszcze nie była w stanie obsłużyć całkowicie potrzeb własnego kraju. Poszczególne okresy rozwojowe przemysłu stoczniowego stan ten stale poprawiały, nie doprowadziły jednak do chwili wybuchu wojny do całkowitej samowystarczalności, a czteroletnie zmagania z Niemcami stan posiadania floty handlowej znów poważnie uszczupliły.

Oto kilka cyfr, najlepiej charakteryzujących rozwój floty naszego sąsiada na podstawie dokonywanych przewozów:

Jeśli przewozy, jakich dokonano w roku 1924 przy pomocy 88 tys. BRT, przyjmiemy za 100 proc., to cyfra przewozów w roku 1928 osiągnie 195 procent, w roku 1932 przy stanie 800 tys. BRT wyniesie już 375 proc. aby w osiem lat później, w roku 1940 stanowić aż 755 proc. stanu z r. 1924.

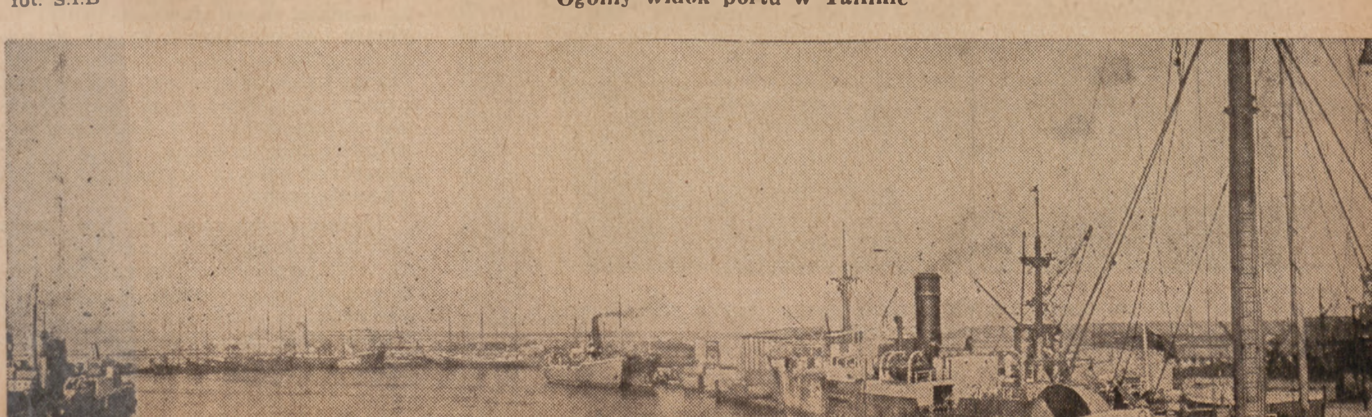
Wojna, jak już wyżej wspomniano, zahamowała dalszy rozwój.

Celem jak najszybszego zabliźnienia ran i postawienia własnego transportu morskiego na poziomie przedwojennym a następnie celem jak najszybszej jego rozbudowy, niemal natychmiast po wojnie opracowano szczegółowe plany pracy dla stoczni. W pracach tych nie pominięto bogatych doświadczeń okresu przedwojennego, uwzględniając równocześnie wszystkie nauki z okresu wojennego.

Już w rok po wojnie rozpoczęto w ramach pierwszej powojennej pięciolatki unowocześnianie i rozbudowę floty. Powstają statki różnych typów: oceaniczne i przybrzeżne, trampy i statki dla linii regularnych, zbiornikowce i węglowce, statki - przetwórnie dla rybołówstwa i wielorybnictwa obok specjalnych statków dla obsługi linii arktycznych — hydrolodołamaczy. Powstaje 600 tys. BRT., które nie tylko uzupełnią straty wojenne, ale w pewnym, choć jeszcze niewielkim stopniu podniosą obecny stan posiadania marynarki radzieckiej.

fot. S.I.B

Ogólny widok portu w Tallinie



CZŁOWIEK W SKAFANDRZE

Kulisty, miedziany hełm odbija jasne promienie porannego słońca. Młody nurek próbuje poprawić opadające mu na oczy włosy, ale gumowy skafander hamuje ruchy. Z pomocą śpieszą koledzy. „Czekaj, zaraz zrobię cię na przystojniaka, żebyś się rybkom podobał" - mówi z uśmiechem jeden z nich odkręcając przednią szybkę hełmu. Odzyskawszy możność mówienia, nurek próbuje odciąć się koledze: — „Całe szczęście, że ty nie schodzisz pod wodę, bo byś wszystkie ryby wystraszył". Wesołej sprzeczce towarzyszą salwy śmiechu innych kolegów z załogi barki „Nurek", która jest bazą nurków Marynarki Wojennej.

Do hełmu dokręcony zostaje przewód powietrzny, do skafandra liny i wreszcie „poranna toaleta" nurka zostaje ukończona. Po wyrzuconym trapie schodzi zwolna, ociężale wprost w wodę. Pożegnalne kiwnięcie ręką i „zakuty" w skafander nurek pogrąża się coraz bardziej w wodzie. Jeszcze tylko świeci w słońcu wierzchołek hełmu, by po chwili również zniknąć pod powierzchnią. Marynarze podają przewód i liny do przodu, obserwując uważnie poruszenia nurka. Pozostał po nim tylko ślad wodny w postaci leja, ale jeszcze można dojrzeć przez wodę jego niezgrabną postać opadającą w dół. Ciemna plama wypływająca na powierzchnię świadczy o osiągnięciu dna basenu.

Na pokładzie barki równomiernie pracują pompy, poruszane przez marynarzy. Dostarczają one nurkowi życiodajnego powietrza, którego dopływ musi być starannie regulowany gdyż może spowodować nadmierne ciśnienie.

Powoli rozkręca się zwój lin i przewodów leżących na pokładzie barki w miarę jak nurek odbywa swój podwodny spacer. Kontakt z nim utrzymują jedynie liny i przewody powietrzne. Lina sygnałowa za pomocą szarpnięć przekazuje najprostsze meldunki. Marynarze obserwują pilnie powierzchnię basenu, wypuszczając coraz nowe zwoje lin.

Młody nurek w stopniu mata, „opancerzony" od stóp do głowy, obciążony ładunkiem ołowiu, nie po raz pierwszy już wybiera się na „dno morza", toteż śmiało choć z pewnym wysiłkiem kroczy po mulistym dnie basenu. Ponad nim faluje lekko, 8-metrowa warstwa morskiej wody. Przez okrągłą szybkę w hełmie niewiele można zobaczyć, gdyż pole widzenia jest mocno ograniczone. Stado małych rybek przemknęło tuż obok hełmu, wodorosty oplotły ciężkie buty, ale nurek wcale tego nie spostrzega. Nie wybrał się on bowiem na „wycieczkę krajoznawczą, lecz na zadanie" — jak mówią marynarze. Wypatruje pilnie zatopione przez Niemców kutry i samochody. Wraki te stanowią poważną przeszkodę w wykorzystaniu basenu, aczkolwiek nieraz mogą też dostarczyć wiele cennych części.

W oddali zamajaczyły właśnie ciemne kontury zatopionego wraku. Twarz nurka ożywiła się. Ruszył raźnie naprzód, ciągnąc za sobą niczym pająk grube wstęgi lin. Już tylko parę metrów dzieliło nurka od celu, gdy nagle... uczuł że spada w dół, w próżnię. Na chwilę stracił równowagę, jakby zawisł w wodzie. Uderzenie głową w twardą ścianę hełmu spowodowało zamknięcie na chwilę powietrznego wentyla. Silny ból głowy i nieprzyjemne uczucie niepewności nie trwało jednak długo. Po kilku chwilach nurek złapał równocześnie i oddech i równowagę „lądując" znów na twardym gruncie.

Jedno spojrzenie przez szybkę pozwoliło mu stwierdzić, że cała przygoda zakończyła się szczęśliwie. Po prostu wpadł do głębokiej wyrwy w dnie basenu. Był to prawdopodobnie lej po wybuchu pocisku, lub bomby. Niemało trudu musiał włożyć, nim wydostał się z tego „wilczego" dołu. Wywindował się wreszcie ponownie na równe dno basenu i skierował się ku bliskiemu już wrakowi.

Tymczasem marynarze, obserwując z pokładu barki gwałtowne ruchy lin, mocno zaniepokoili się o losy kolegi. Krótkie szarpnięcie liny sygnałowej uspokoiło ich, że wszystko jest w porządku. Dopiero po powrocie nurka dowiedziano się o niecodziennej przygodzie na dnie basenu.

Nurek tymczasem zabrał się do roboty. Trzeba było zbadać wrak i znaleźć sposób na jego wydobycie. Obsypany muszelkami i zakopany w mule i piasku wrak, okazał się kadłubem kutra motorowego, obok niego zaś leżało zagrzebane w piasku opancerzone auto niemieckie.

Nieraz jeszcze musiał młody mat w tym dniu wybrać się na dno basenu, nieraz zmieniali go koledzy, nim zatopiony kuter został opłątany stalowymi linami i był gotów do podniesienia na powierzchnię.

Przebywanie pod wodą wymaga specjalnych warunków fizycznych, nic też dziwnego, że każdy z marynarzy-nurków wygląda jak atleta. Trzeba bowiem też niemało siły, żeby w ciężkim skafandrze, w miedzianym hełmie na głowie i w ołowianych butach na nogach poruszać się po miękkim dnie. Nieraz trzeba odgrzebywać rękami muł i piasek, by dostać się do jakiegoś otworu i umocować linę. Duże gumowe rękawice nie pozwalają na wygodne poruszanie ręką, a skafander utrudnia i hamuje ruchy.

Trudna i niebezpieczna jest praca nurków. Ale im właśnie zawdzięczamy, że statki, wpływające do naszych portów mogą się swobodnie poruszać w basenach, a wraki-zawalidrogi po remoncie stają się użytecznym taborem.



Jeszcze chwilka a niezgrabna postać nurka zniknie pod powierzchnią wody



fot. W.A.F.

U rybaków na Zalewie Wiślanym

Zaczyna powoli świtać. Ulice śpiącego jeszcze Tolkmicka szerokim echem odbijają kroki zdążających do portu rybaków. Śpieszą, by wyjść na poranny połów. W basenie wiatr kołysze leniwie przycumowanymi do nabrzeża żaglówkami i barkasami. Cicho szeleszczą na wietrze suszące się sieci.

Co chwila jakaś łódź, gotowa do wyjścia, odbija. Bielą się złożone sieci i opuszczone, lecz już przygotowane do stawiania żagle. Miarowo pluszczą wiosła, ciemne sylwetki rybaków zlewają się niemal z kolorem tafli wodnej. Krótka fala kołysze kadłubami. W pierwszych blaskach świtu widać w dali wypływających rybaków z Rybackiego Kąta i z Łysicy. Czyjeś wprawne oko dostrzega żagiel barkasa z Fromborka. Zaczyna się połów.

Wraz z innymi wyszły i dwa barkasy rybaka Kozłowskiego. Będą łowiły włokiem. Ich szerokie, prostokątne żagle jasną plamą odbijaja się na wodzie. Krępe, szerokie kadłuby, o charakterystycznych niskich burtach „siedzą ciężko", jak się tu mówi. Załogi przygotowały już sieci do spięcia i za chwilę zaczną je wypuszczać za burtę.

Barkasy robią zwrot, stając rufami do siebie, „łapią" wiatr w żagle i poczynają miarowo wypuszczać sieć, metr po metrze, z uwagą, by się nie poplątała lub o coś nie zaczepiła. Po kilku minutach, gdy włók wyciągnął się na dobre, doczepiają rybacy długie, niemal 200-metrowe liny.

Sam Kozłowski jest starym rybakiem. Co prawda na Zalewie łowi dopiero niespełna trzy lata, lecz zaprawę rybacką — „pociąg do wody" — jak to sam określa, zdobył jeszcze w dzieciństwie. Syn rybaka wiślanego, pracował pod Łomiankami i Starą Jabłonną, łowił na Bugu i Narwi, by wreszcie na rok przed ostatnią wojną zawędrować do Orłowa, gdzie zapoznał się z rybaczeniem na morzu. Po wojnie osiadł w Tolkmicku. Zaczął, jak wielu innych od łodzi. Później wydobył wspólnie z kilkoma rybakami dwa barkasy. Doprowadzili je do porządku, zaopatrzyli w takielunek, kupili sieci.

W tej chwili właśnie wiąże linę holu na kołowrocie. Zaczyna się mozolne holowanie. Wiatr wieje coraz mocniej, spychając oba barkasy do siebie. Sieć zatacza duży łuk, zagarniając znajdującą się w nim rybę. Jednak mimo usiłowań załóg oba barkasy zaczynają się do siebie przybliżać i płyną przez pewien czas równolegle.

Pada znak sczepienia burt. Podchodzą do siebie, cuma wiąże burty. Na jednym opuszcza się żagiel zupełnie, na drugim pozostawia opuszczony do połowy. W międzyczasie jednak wiatr cichnie niemal zupełnie. Trzeba zarzucić kotwicę, która po chwili z pluskiem ginie w szarozielonej toni.

Zaczyna się staranne i nadzwyczaj mozolne wybieranie włoka. Na obu barkach rybacy zakasują rękawy, ściągają nawet kurtki i zaczynają wybierać oba skrzydła. Nie baczą na cieknący ciurkiem pot, na tnące niemiłosiernie komary, których tu nie brak, nie baczą na mokre liny, zdzierające naskórek z palców. Sieć metr po metrze wychyla się z wody, układając się w równe zwoje. Następuje najbardziej mozolny moment, przełożenie wydobytych skrzydeł z jednego barkasa na drugi, celem skrzyżowania ich i zamknięcia tym samym włoka od dołu, dla zapobieżenia ucieczce ryb z sieci.

Na skupionych, ogorzałych od wiatru twarzach widać rosnące napięcie. Za chwilę wynurzy się z wody matnia z owocem kilkugodzinnej pracy załogi barkasów. Ciągnący sieć tuż przy burcie uśmiechają się leciutko, odgarniajac opadające na czoło włosy. Jest to znak, że matnia pełna i że połów się udał.

Po chwili ukazuje się pełny błyszczącej ryby worek. Jest w nim wszystko: sandacz i leszcz, jest kilka szczupaków, ba, nawet czerwonopletwe duże okonie. Lądują na pokładzie i za-

(dokończenie na str. 11)

„ODRA SZUMI PO POLSKU..."

Takim napisem wita nas Wvstawa Ziem Odzyskanych we Wrocławiu. Slogan ten umieszczony na ścianie w towarzystwie herbów dwu dzielnic piastowskich: Śląska i Pomorza ma niezwykłą wymowę. Jakkolwiek bowiem Wystawa Ziem Odzyskanych jest nie zaprzeczonym świadectwem naszej dojrzałości politycznej, gospodarczej, społecznej i kulturalnej, jakkolwiek ma ona mnóstwo obiektów, godnych największej uwagi, to jednak eksponatem dominującym na W.Z.O. jest Odra.

Odra szumi i wita nas na każdym kroku. Można by nazwać Wrocław „miastem mostów" które w liczbie 84 przerzucono przez tę rzekę, poprzez kanały żeglugowe, przez dopływy, przez kanały powodziowe i inne rozgałęzienia. Odra dominuje w mieście i na peryferiach. Wrocław nie leży *nad Odrą*, lecz leży cały *na Odrze*.

Odra objęła ramionami obszar Wystawy Ziem Odzyskanych, dała jej oprawę migotliwego pierścienia, opasała wstęgą żywą jej tereny. Odra jest podziwianym eksponatem wystawowym, jest rzeką równie nam drogą, jak Wisła, królowa polskich wód.

Obszar wystawy od zachodu zamyka Odra żywa, właściwa. Na tym odcinku uczyniono najwięcej, włożono najwięcej wkładu pracy i kapitału, aby mogła wystąpić w szacie godowej. Dwa pawilony wystawowe, położone nad Odrą, związane z nią charakterem i przeznaczeniem, są jak gdyby drogowskazami. To pawilon, poświęcony żeglarstwu, będący własnością Yacht-Klubu Polski, goszczący podczas wystawy instytucje i organizacje wodniackie-sportowe, i pawilon Ligi Morskiej, pełniący na czas wystawy funkcje budynku administracyjnego, mieszczący pracownię modelarską, sprzęt, takielunek i materiały użytkowe dla sportów wodnych.

Wchodzimy do pawilonu 34. Plastyczna mapa informuje o działalności Ligi Morskiej i jej sieci organizacyjnej. Organizacje pokrewne: Polski Związek Żeglarski, Główny Urząd Kultury Fizycznej, Służba Polsce, Yacht-Klub Polski demonstrują za pomocą plansz artystycznych swój dorobek w pracy nad popularyzacją haseł, zagadnień i spraw morskich. Przechodzimy z jednej sali do drugiej, oglądając ciekawe eksponaty, wśród których zwracają uwagę modele statków, okrętów jachtów, jednostek pływających motorowych, żaglowych, wiosłowych i roboczych. Przeważa owoc pracy kół szkolnych Ligi Morskiej, które czas, poświęcony na zajęcia praktyczne i roboty ręczne, zużywają coraz częściej na modelarstwo szkutnicze i zdobnicze.

Zatrzymujemy się w niewielkiej sali, wyposażonej w instrumenty nawigacyjne, w alfabet kodu międzynarodowego i flagowego. To „kapitanat portu" w miniaturze. Pełni on swą funkcję rzeczywistą, bo stąd idzie „rozkazodawstwo" dla flotylli statków motorowych, pełniących służbę komunikacyjną W.Z.O. i dla flotylli sportowej, która zakotwiczyła się w basenach. W sali sąsiedniej prawdziwe pryszznice, nie „eksponat", lecz gotowe do użytku, spragnionych ochłody po trudzie zwiedzania wystawy, ciekawej, ale wyczerpującej fizycznie i umysłowo.

Nie dziwmy się obecności natrysków. Pawilon 34, to wzorowy Klub Żeglarski, którego pozazdrościć mógłby nam nie jeden ośrodek wodny w Polsce. Weźmy przykład z niego. Postarajmy się, aby nasze kluby w stronach rodzinnych, doścignęły ten wzór.

Na pierwszym piętrze pawilonu mieszczą się sale klubowe.

W salach klubowych obrazy, zdjęcia artystyczne, drzeworyty o tematyce morskiej i śródlądowej. Jesteśmy w sali recepcyjnej. Urządzenie jej mówi za siebie. Meble specjalnie wykonane przez stocznię Głównego Urzędu Kultury Fizycznej w Giżycku na Mazurach, na pułapie wisi koło sterowe, pełniąc funkcję żyrandola, ściany zdobią obrazy marynistyczne, zdjęcia portretowe, krajobraz wodny.

W sali następnej ulokował eksponaty Yacht-Klub Polski, najstarszy klub żeglarski w Polsce, który wychował już pokolenia wodniaków i „matrosów", piastujących nie tylko godności, ale pracujących dla dobra Polski Ludowej, Morskiej.

Opuszczamy progi pawilonu żeglarstwa, aby zajrzeć do sąsiedniego pawilonu, Ligi Morskiej, gdzie mieści się pracownia modeli. Budynek nie jest tak piękny, jak poprzedni, ale służy pożytecznej pracy. Modelarstwo szkutnicze — to dziedzina, której poświęcić musimy wiele trudu. Oby ją jak najszerzej spopularyzować.

Po wyjściu stąd znajdziemy się nad brzegiem rzeki. To Odra, żywa, właściwa. Stoimy nad basenem łodzi wioślarskich, kajaków i innego sprzętu wodnego, widzimy drugi i trzeci basen, dla jachtów, motorówek i statków żeglugi komunikacyjnej. Baseny oczyszczone, otoczone zielenią. Brzegi wzmocnione kamieniami. Pomosty, jakie nie wszyscy widzieliśmy na przystaniach. A przy nich kołysze się majestatycznie sprzęt wodny, ale jakże inny od tego, jaki widzimy w zaniedbanych przystaniach ośrodków wodnych. Bo to nie byle jaki sprzęt. To monotypy jednostek wodnych, wykonanych przez stocznie Głównego Urzędu Kultury Fizycznej specjalnie dla Wystawy Ziem Odzyskanych, specjalnie dla niezliczonych rzesz młodzieży wodniackiej, której życzymy takiego sprzętu do użytku szkoleniowego do zaprawy wodnej, na codzień.

Rząd masztów po stronie przeciwnej zamyka teren wystawy, dzieląc ją od reszty krajobrazu, jak świat bajki od świata rzeczywistości. Ale wszystko co widzimy nie jest bajką. To plon pracy na Ziemiach Odzyskanych, owoc wysiłków narodu, który przez wystawę daje świadectwo wiekuistej prawdzie, że Polak umie pracować, i chce pracować dla siebie, dla przyszłych pokoleń, dla Polski suwerennej, ludowej, wolnej od niewoli kapitału, gwałtu i ucisku.

Statki komunikacji wodnej, prowadzone przez sterników Ligi Morskiej, zapraszają do zwiedzenia aneksów wodnych wystawy. Popłyńmy w górę Odry, aby podziwiać ją z obiektu płynącego, który pozwoli oglądać, jak w kalejdoskopie, wybrzeża rzeki.

Mijamy Ośrodek Wodny Ligi Morskiej na Grobli, gdzie skrzętni gospodarze dopomogą w wypadku, gdyby sprzęt wodny „nawalił". Czekają specjaliści, szkutnicy, stolarze, cieśle i mechanicy, jako pogotowie wodne do naprawy sprzętu i takielunku. Płyniemy dalej. Na prawo możemy wejść do rękawa rzeki, aby zwiedzić śluzę, poprzez którą wyjdziemy na kanał żeglugowy.

Za chwilę znajdziemy się na Buskupinie. Odpoczniemy w miłej Zagrodzie Ligi Morskiej, gdzie mieści się start do regat, wynajem łodzi sportowych i kajaków.

Syci wrażeń, pełni radości, że wszystko , co widzieliśmy jest nasze, że tętni życiem i wróży dobrą przyszłość dla Narodu, wracamy do domowych pieleszy, aby wśród najszerszych mas rodaków i obcych głosić wieść o Ziemiach Odzyskanych, które wróciły, aby stać się polskim zagonem i warsztatem pracy dla milionowych rzesz, pracujących dla przyszłości lepszej, jaśniejszej.

S. Z. Zakrzewski



Hala Ludowa na wystawie Ziem Odzyskanych we Wrocławiu

(dokończenie ze str. 9)

czyna się wysypywanie zdobyczy do specjalnie zbudowanego sadza, gdzie przez pewien okres czasu ryba pozostaje w wodzie w stanie żywym.

Po wysypaniu zawartości zaczyna się klarowanie sieci do nowego zarzucenia. Odpina się skrzydła włoka, które przechodzą z powrotem na swe stare miejsce na barkasach. Rybacy odwiązują liny, dopięte celem holowania sieci, i zamocowują kołowrotek, by się lina zbyt szybko z niego nie rozwijała przy wyrzucaniu sieci.

Barkasy znów robią zwrot, powtarzając poprzednie czynności. Sieć jeszcze raz zanurza się w wodzie. Znów doczepia się linę, kołowrotek poczyna się powoli obracać, lina ginie za burtą.

Istnieje przepis Centrali Rybnej, która skupuje złowioną rybę, że sandacz, idący na eksport, musi być bity. Toteż gdy tylko włok i hol wylądują za burtą, jeden z rybaków staje przy sadzu i poczyna wyławiać trzepocące się w wodzie sandacze, drugi zaś dobija je mocnym, drewnianym prętem, podobnie jak się to robi z królikami.

— Jak można odróżnić sandacza bitego od śniętego? — pytam zajętego wybieraniem ryby Kozłowskiego.

— Sandacz bity ma oczy wysadzone mocno na zewnątrz, podczas gdy u śniętego oczy są normalne, a później wpadają.

Są to pierwsze słowa, jakie padły od chwili wyjścia na połów. Załoga barkasów jest tak zgrana, że słowa są tu zbyteczne. Języki rozwiążą się dopiero w drodze powrotnej do portu.

Opodal, bliżej brzegu, widać uwijające się łódki. Wiosła błyskają w słońcu, co kilkanaście minut któraś z łodzi staje, rzuca kotwicę, a rybacy zaczynają wybierać liny z haczykami. Na niektórych z nich trzepocą się długie, smagłe węgorze. Inni wyciągają zastawione wieczorem żaki. Trzepocą się w nich nie tylko węgorze ale i inne ryby, ba, nawet zapóźnionego bałtyckiego śledzia można tam znaleźć.

Powoli zbliża się południe. Opodal przepłynął zdążający do Łysicy statek „Elbląg" z grupą pasażerów na pokładzie. Za kilkanaście minut wyjdzie do Tolkmicka. Wiatr, który początkowo ucichł, zaczyna znów wiać. Łodzie stawiają żagle i kierują się do swych portów, większość jednak zdąża do Tolkmicka, gdzie ma możność natychmiastowego zbytu ryby.

Te białe, wydęte na wietrze żagle, to rys charakterystyczny zalewowego rybołówstwa. Nie słyszy się tu motoru, chyba że jakaś służbowa motorówka przemknie z klekotem po zalewie. Rybacy łowią bądź pod wiosłem, bądź też pod żaglem, istnieje bowiem zakaz łowienia sprzętem motorowym.

Piękne wzgórza Elbląskie, ciemna kosa Wiślanej Mierzei, czerwone dachy domów i te właśnie białe żagle tworzą nierozerwalny, piękny, pozostający na długo w pamięci obraz zalewowego krajobrazu, który warto zobaczyć. Warto też spróbować smacznej zalewowej ryby, której tu nie brak.

ws

Polskie ryby zagranicą

Obfite połowy naszych rybaków trafiają prosto z kutrów do licznych fabryk przetwórstwa rybnego, rozsianych po całym Wybrzeżu. Zakłady Rybne w Sopocie są jednym z większych ośrodków przetwórstwa rybnego. Tu możemy się przekonać o wartości rybołówstwa, obejrzeć plony polskich rybaków.

Najbardziej imponujące wrażenie na zwiedzającym robią ogromne baseny, w których soli się ryby po ich oczyszczeniu. Takich betonowych basenów jest kilkanaście, a każdy z nich mieści kilka ton ryby. Zależnie od gatunku ryby solenie trwa od kilku do kilkunastu dni. Ogromne masy solonej ryby wędrują następnie do beczek.

Przy czyszczeniu ryby pracują przeważnie kobiety. Jest to trudna i niezbyt przyjemna praca. Wykwalifikowana „fileciarka" — bo tak nazywają panienki, zajęte przy oczyszczaniu ryb, potrafi w ciągu jednej zmiany oczyścić kilkaset kilo ryb. Nazwą filet określa się rybę pozbawioną całkowicie kręgów, a półfilet — oznacza rybę, której wyjęto tylko grubsze części kośćca. Oczywiście, że filet jest bardziej cenny i wymaga więcej pracy.

Nie wszystkie ryby poddane zostają w równej mierze procesowi solenia. Część z nich, zwłaszcza gatunki cenniejsze, poddawane są wędzeniu, które często trwa dobrych parę dni, jak to ma miejsce np. z łososiem. Niektóre gatunki ryb wymagają wędzenia gorącego, a niektóre znów zimnego. Różnica polega na tym, że wędzenie może być dokonane już to w płomieniach, lub też przez powolne tlenie się odpowiednich materiałów drzewnych. Najtrudniejszy i najdłuższy jest proces wędzenia łososia, w tym tkwi właśnie przyczyna jego wysokiej ceny, poza tym, że sam połów łososia wymaga także odrębnych metod i odmiennych sieci.

W obszernej, kilkupiętrowej wędzarni smalą się, okapując tłuszczem, węgorze, flądry, dorsze i inne gatunki ryb polskiego Bałtyku. Oczywiście, każdy gatunek wędzi się osobno. Osobno też trafiają one w następstwie do skrzynek, by na samochodach i wagonach „popłynąć" w swój ostatni kurs po kraju i zagranicę.

* * *

Zakłady Rybne, pracujące na polskim Wybrzeżu, zwiększają z dnia na dzień swą produkcję, pokonując napotkane trudności. A tych trudności jest wiele. Przede wszystkim brak chłodni. W sezonie obfitych połowów zakłady rybne nie są w stanie pomieścić ogromnej masy ryb, złowionej przez polskich rybaków. Powoduje to z jednej strony marnowanie się poważnej ilości ryb, a z drugiej uniemożliwia zgromadzenie odpowiedniego zapasu na martwy sezon zimowy. Głównym zadaniem polskiego przetwórstwa musi więc być budowa nowych,



fot. W.A.F.

Dwa piękne sandacze

obszernych chłodni i to nie tylko na Wybrzeżu, ale i w głębi kraju.

Nagromadzenie zapasu ryb w chłodniach, pozwoli na planową i równomierną pracę naszym zakładom rybnym, co przyczyni się do zwiększenia ich rocznej produkcji. Dzięki temu będzie mogło wzrosnąć poważnie nie tylko zasilenie rybami rynku krajowego ale i zagranicy.

Już dziś ryba polskiego morza zajmuje dość poważną pozycję w naszym eksporcie. Wywozimy tysiące ton do strefy radzieckiej Niemiec, do Austrii, Węgier, Czechosłowacji, a nawet do Anglii. Uzyskujemy w ten sposób cenne dewizy, tak bardzo potrzebne do odbudowy gospodarki krajowej a rybołówstwa polskiego w szczególności.

Polski dorsz, częstokroć pogardzany w kraju, coraz częściej znajduje się na stołach obywateli innych państw, z którymi zawarliśmy traktaty handlowe. Wzrost taboru pływającego flotylli rybackich, budowa nowych kutrów i trawlerów oraz nowych fabryk rybnych i chłodni, zwiększy jeszcze bardziej połowy rybaków, produkcję zakładów i eksport, przysparzając gospodarce krajowej wiele nowych wartości i pożytku.

j. w.

ZJEDNOCZENIE MŁ



W wielkiej młodzieżowej defiladzie wzięli udział uczniowie szkół prowadzonych przez Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, których marynarskie mundury wzbudziły niebywały entuzjazm, symbolizując łączność młodzieży ze sprawami morskimi.



Przemawiając w czasie zjazdu, premier Cyrankiewicz pc
"...Najistotniejszą rzeczą jest to, że zanim zjednoczenie
dziś, to życie polskie już od wielu lat nosiło w sobie i V
w deklaracji ideowej treść, gł

Oto jedna z grup naszej młodzieży, defilująca przed trybunami z pięknym transparentem, mówiącym o wspólnocie wszystkich narodów słowiańskich. „Nasze morze — waszym morzem".



Dnia 21 lipca br. odby
wiu historyczny kongres
dnoczeniu organizacji mł
łączony z wielkim zjazde
przedstawicieli młodzież
zakątków naszego kraju,
wała swą radość z powod
siłków demokratycznej m
w pracy dla Polski. Od
czona młodzież Polski Lu
wspólnym, zwartym szer
ustokrotnionej bratnią w
dowy i przebudowy kraju

„Jesteśmy młodym pc
polskiego. Jesteśmy pierwsz
leniem Polski, które swą w
ności może zastosować w
narodu. Chcemy budować
my, aby Ojczyzna nasza by
radosnych, twórczych lu
krzywdy, poniżenia i niep
by w naszym kraju zapan
wiedliwość społeczna, aby
zyskiwany i wszyscy ludzie

(Z deklara

łodzieży Polskiej



ewicz powiedział:
oczenie młodzieży stało się faktem formalnym, tak jak obie i Wy nosiliście w sobie niepisaną jeszcze wówczas treść, głęboką treść jedności."

br. odbył się we Wrocła- kongres, poświęcony zje- acji młodzieżowych, po- zjazdem - manifestacją łodzieży ze wszystkich kraju, która manifesto- z powodu połączenia wy- cznej młodzieży polskiej ki. Od dnia tego zjedno- olski Ludowej ruszyła we ym szeregu do wydajnej, atnią współpracą, odbu- y kraju.

dym pokoleniem narodu pierwszym młodym poko- swą wiedzę, zapał i zdol- wać w twórczej pracy dla udować nowe życie. Chce- nasza była krajem wolnym ych ludzi, nieznających i nieprawości. Chcemy, u zapanowała pełna spra- na, aby nikt nie był wy- y ludzie stali się braćmi..."

deklaracji ideowej Z.M.P.)



Brygady „Służby Polsce" defilowały z osadzonymi na sztorc kosami. Młodzież stanęła w ich szeregach do odbudowy kraju na wszystkich odcinkach. Nie brak jej w przemyśle, w odbudowie miast i wsi, w rolnictwie.

Nie zabrakło na zlocie przdstawicieli demokratycznej młodzieży Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier i Rumunii, Demokratycznej Hiszpanii i Grecji, przybyli przedstawiciele młodzieży ZSRR, naszego wielkiego sojusznika. Na zdjęciu Bułgarzy defilują z transparentem i portretami Prezydenta Bieruta i premiera Dymitrowa, wodza narodu bułgarskiego.



B. Gorbatow

Bosman z „Gromoboju"

Opowiadanie to, pióra słynnego pisarza i publicysty radzieckiego B. Gorbatowa wchodzi w zbiór nowel autora, o Arktydzie.

Prosty język, interesująca treść, żywa akcja, wspaniałe odtworzenie charakteru pracowników morza, przyczyniły się do popularności tych nowel, które stały się ulubioną lekturą młodzieży ZSRR i poza jego granicami. Pierwszy nakład tej książki wydanej w 1946 r. już jest wyczerpany.

Nieliczni tylko znali jego prawdziwe nazwisko. Wszyscy natomiast znali bosmana. Sporo lat pływał na legendarnym „Gromoboju", przeżył klęskę sporo lat temu pod Czuszimą, służył carowi, kupcom, uczonym. Teraz zestarzał się, ale z morzem rozstać się nie potrafił.

Nikt nie wie w jaki sposób przybył na stację polarną, na tak zwane „zimowanie". Naczelnicy zmieniali się, brygady zmieniały się, a on ciągle zostawał i mieszkał w swoim domku nad stromym brzegiem cieśniny. Mówiono o nim: „stary marynarz na martwej kotwicy". I choć morze było zamarznięte przez 9 miesięcy w roku, starzec twierdził, że tu nawet lód pachnie solą.

Mówiąc o sobie nazywał siebie „starą morską skórą" przesiąkniętą solą z 7 mórz i 4 oceanów" i twierdził, że „ten solony rosół" zahartował go na całe życie.

Bosman był w tym wieku, w którym ludzie przestają się starzeć. Jego czarne oczy iskrzyły się młodzieńczo, siwe bosmańskie wąsy były zawadiacko podkręcone, czapka marynarska jak zwykle „na bakier", a na włochatej piersi i rękach widniały niebieskie krzywołape kotwice.

Bosman był energiczny, ruchliwy i przystojny — jak tylko może być energiczny i przystojny starzec marynarz. Zawsze wesoły i rozmowny opowiadał śmieszne historie. Opowiadał żywo i wesoło, sypiąc przy tym deszczem ludowych przysłów. Widocznie mocny był „rosół" w którym życie hartowało człowieka, jeśli będąc już starcem wykazywał młodzieńczą brawurę.

Kiedyś w Salikamsku widziałem stare budynki, w których dawniej pławiono sól. Drewniane zręby tych budynków nie uległy niszczącemu działaniu czasu, powietrza i wody — były bowiem przesiąknięte solą. Patrząc na tego starca, przypomniałem sobie owe zręby. Zimą pracował, pogwizdując i rozmawiając ze sobą samym.

Nie przestawał majstrować przy starych kutrach. Heblował, malował i reperował. Były to przestarzałe japońskie „kawasaki", jak twierdził bosman, tylko drzewo w nich było dobre. Stąd też wszystko liche i niedobre bosman nazywał „kawasaki". Podarte kapce — kawasaki, tępa piła — kawasaki, niesmaczny barszcz — kawasaki.

Wieczory stary bosman spędzał w mesie dokąd specjalnie przychodziła młodzież portowa, by usłyszeć często zmyślone, ale za to wesołe i ciekawe wydarzenia. Kłamał ale umiejętnie. Mrugając lewym okiem pod siwą i kosmatą brwią, odpływał on w dalekie i fantastyczne podróże, tak umiejętnie, że nawet doświadczeni i obeznani z morzem polarnicy słuchali go z otwartymi ustami. Opowiadał żywo i dowcipnie.



„Wiecie dlaczego ja nie umieram?" — zwracał się do zebranych mrugając jak zwykle lewym okiem — „żal mi was, smutno wam będzie tu beze mnie".

Zato latem w „gorące dni" nawigacji starzec, jak gdyby się odradzał. Żarty przestawały go się trzymać. Robił się surowy, milczący — był mocno zajęty. Teraz nie było żartów. Pod nim był kadłub. Prawda, nie był to liniowiec i nawet nie „kupiec", jak nazywał on statki handlowe, a ledwie trzymający się kupy „kawasaki", ale tym niemniej morze pozostaje morzem.

Całymi dniami pływał na swoim kutrze wzdłuż zatoki i stojąc swoimi mocnymi nogami na zabryzganym falami dziobie rozkazywał: kra z lewej burty! Cała naprzód! cała wstecz! i zbliżywszy się na swojej skorupce do niezgrabnych lodołamaczy, ochrypłym głosem wydobywającym się z nadwerężonej i przeziębniętej bosmańskiej krtani krzyczał: „E - ej na „Sibiriakowie", e-ej na „Jermaku" — bierzcie liny!".

W jego zwinnych ruchach i mistrzowskim rzucie kanału od razu poznawano, doświadczonego bosmana. Znały go załogi wszystkich statków, jakie pływały na zachodnich długościach Arktydy. Bosman stał się nieodłączną cząstką pejzażu daksonowskiego. Ktokolwiek zawinął do cieśniny Wega, mógł być pewny, że za pół godziny usłyszy ochrypły głos: „E-ej na statku".

Takim poznałem go podczas zimowania, i takim pożegnałem go wyjeżdżając z powrotem. Gdy wróciłem po roku, spotkałem go na tym samym miejscu, ale w odmiennej roli.

Pewnego razu w porcie przy wysadzaniu skały dynamitem kamienie przydusiły starego minera — Tarasa Andrejewicza. Gdy wyciągali go spod gruzu kamieni, nie krzyczał i nie jęczał. Wszyscy z przerażeniem myśleli, że umarł, ale on spokojnie poprosił o przewiezienie do szpitala. A że był to przyjaciel starego bosmana właśnie jemu zlecono opiekę nad chorym. Rannego ułożono na saniach i bosman — jak się sam wyraził — ruszył jako kierowca „sanitarnego transportu" wołając na psy: — „kś, kś, cała naprzód". Po drodze zaś pocieszał chorego: „wyzdrowiejesz, nie martw się, nie podobna rozgnieść takiego pięknego mężczyzny kamieniami, przecież to nie pchła a człowiek...".

Dodał przy tym, że był podobny wypadek na „Gromoboju" — palacz po pijanemu wlazł do pieca..." — przerażony ranny aż jęknął, twierdząc, że to niemożliwe.

— No i co, że niemożliwe — odrzekł bosman — palacz został przy życiu i zdrowiuteńki wylazł z pieca. U ciebie też wszystko zakończy się pomyślnie.

Lekarz który przyjął ich w szpitalu był sam (siostra zachorowała, odesłano ją więc na Wielką Ziemię) i musiał wykonywać wszystkie roboty osobiście, wobec tego stary bosman zgodził się na jego prośbę okazania pomocy przy opatrunku. Trochę go nudziło na widok krwi i zapachów w lecznicy, ale nie zdradzał tego, usiłując nawet żartować. „Ach, Taras — stare ty pudło. Lekarz zrobi ci zaraz — kapitański remont. Taki ci żagiel dorobi, że ulecisz pod niebo jak czajka".

I Taras Andrejewicz, ścisnąwszy zęby, milczał i cierpiał. Ba, nawet uśmiechał się. Robił to wszystko, żeby po zakończonym opatrunku móc dumnie powiedzieć: nawet nie pisnąłem. Lekarz prosił, aby bosman pozostał przy chorym. Bosman nie dał się długo prosić, tym bardziej, że i jemu nie chciało się odejść. Przesiedział tam do późna, bawiąc opowiadaniami nieliczne grono chorych. Tym razem opowiadał o „mechanicznym człowieku".



— Był u nas na „Gromoboju" mechaniczny człowiek — zaczął mrugając przy tym jak zwykle. Montowano go rano, a rozmontowywano w nocy. Dodał następnie, że pochodził z tej samej miejscowości, co i on. Chcecie wiedzieć dlaczego tak było? Zaraz wam wytłumaczę: Jego strasznie bili. Bił go majster, bił dzielnicowy, bił bosman, bił oficer — a ręka oifcerska jest ciężka. Zupełnie załamało chłopca. A miał on dobrego przyjaciela tulskiego ślusarza, który mu poradził: „daj kolego, a zrobię ci części ciała z metalu". Tak zrobili.

Bosman opowiedział to Tarasowi po to, by ten zwrócił się do lekarza z taką samą prośbą. Chorzy słuchali go uważnie i z zaciekawieniem.

Zajęcie to tak przypadło do gustu bosmanowi, że został na stałe. Doktór wystarał się dla niego o przeniesienie i bosman został „siostrą miłosierdzia". Z czasem bosman zdobył biały fartuch i okulary, aby być bardziej podobny do lekarza. A że szkła były ciemne, nosił je na końcu swego fioletowego potężnego nosa. Przychodzących chorych pytał: — Wy do kogo przyszliście, do doktora, czy do mnie? — Do ciebie, do ciebie bosmanie żartowali chorzy, pomóż nam. — Aha! No opowiadaj jakie masz bóle? W okolicy brzucha, czy w rejonie kiszek? — brzmiały surowe pytania bosmana.

— A no, pokaż język — żądał bosman - „siostra miłosierdzia". — Fu, masz brudny język, widocznie dużo głupstw pleciesz. No, dobrze, my z lekarzem jakoś to naprawimy. Podkręcimy, posmarujemy, przesmolimy itd. Potem chorego wprowadzał do lekarza. Tylko oczy jego błyszczały, jak u sztukmistrza, który cieszy się, że mu się udaje śmieszna sztuczka.

— Ten obywatel choruje — zwracał się do lekarza — ja już go zbadałem, ale potrzebne jest konsylium. Jak sądzicie, czy to nie ślepa kiszka?

— A wy jak sądzicie kolego? — równie poważnie pytał doktór.

— Ja uważam, że należy operować.

— Zupełnie z wami się zgadzam, tylko nie operacja jest potrzebna, a rycyna.

— I ja tak myślałem — wtórował bosman.

Rozśmieszał jak mógł chorych, którzy byli mu serdecznie wdzięczni. A doktór bardzo często przepisywał „bosmana" jako lekarstwo dla chorych. Ciekawy był fakt, że przebywanie wśród chorych i wypadki śmierci nie przerażały bosmana liczącego już ze 60 lat. A przecież ludzie w jego wieku zaczynają zastanawiać się nad wycieczką w zaświaty. Już czas by wracać na Wielką Ziemię do Leningradu — mówili znajomym. Ale on nie miał na to ochoty. Żył bez trosk uśmiechnięty i zadowolony. Czasem jednak twierdził:

— Jeśli poczuję, że śmierć nie jest dalej ode mnie jak o 2 mile, znowu wyruszę w morze — w ostatni rejs.

Długo opowiadał o swoich fantastycznych planach, kreślił długim palcem mapę, i opisywał porty do których zawinie. Słuchając jego opowiadań wszyscy jednak wiedzieli, że skończyły się pływania starca-bosmana po siedmiu morzach i 4 oceanach. On sam o tym wiedział i to go bolało. Był ojcem marynarzy, a teraz został ich niańką. Ale sam tego chciał, czuł, że ludzie potrzebują jego pomocy, jego humoru.

Zastałem bosmana w szpitalu. Był w białym fartuchu i morskiej czapce. Gdy mnie zobaczył wyprostował się, podniósł rękę do daszka (w lewej miał lewatywę) i wykrzykując meldował: „Mam zaszczyt przedstawić się — starszy pomocnik głównego lekarza, bosman-akuszerka". I wesoło mrugając oczami, szczerze się uśmiechnął wymachując w powietrzu swoim kompasem — lewatywą.

Więcej nie widziałem tego wspaniałego bosmana. Wyruszył w ten fantastyczny rejs, czy też udał się w podróż z której się nie wraca? Może wrócił do Leningradu? A może ciagle tam zimuje, żegluje swoim archaicznym „kawasaki" i woła zachrypniętym głosem: „Ej-ej tam na statku" i zwinnie jak młodzieniec wyrzuca liny.

Jedno jest przy tym pewne, że kto choć jeden dzień spędził w szpitalu na wyspie Dikson, nigdy nie zapomni ciebie starszy pomocniku głównego lekarza, bosmanie-akuszerko.

(Opracował R. G.)

Moc lin

Rozróżniamy liny stalowe i roślinne. Stalowe dzielą się na giętkie (6 pokrętkowe) i sztywne (8 pokrętkowe); roślinne zaś na konopne, bawełniane i manilskie.

Liny stalowe składają się z drutów stalowych ocynkowanych celem ochrony przed rdzą. Liny konopne bywają smolone (zabezpieczenie przed butwieniem) oraz „białe", tj. nie smolone. Moc robocza liny jest zależna od materiału, z którego ją wykonano, od sposobu jej wykonania oraz od „grubości", którą mierzy się średnicą w milimetrach albo obwodem liny i to często w calach ang. Jeśli chodzi o *liny stalowe* czyli stalówki używane przy dźwigach, żurawiach ładunkowych, to w nich występują duże i zmienne naprężenia. Do obliczenia mocy roboczej tych lin służą następujące wzory:

Stalówka giętka — $M = 5.\ d^2$ mm (kg),

Stalówka sztywna — $M = 6{,}25\ d^2$ mm (kg),

gdzie d^2 oznacza średnicę liny w milimetrach pomnożoną przez siebie. Powyższe wzory są obliczone ze współczynnikiem bezpieczeństwa 9 — 10, czyli, że obciążenie rozrywające linę jest w tym wypadku 9 — 10 razy większe od obciążenia roboczego.

Do olinowania ruchomego używa się specjalnie giętkich stalówek. Bloki użyte do tych lin muszą posiadać krążki o średnicy przynajmniej 3,34 razy większej od obwodów poszczególnych lin. Np., do stalówki giętkiej o średnicy 4,8 mm (15 mm w obwodzie) potrzebny jest blok mający krążek o średnicy:

$$3{,}34 \times 15 = 50 \text{ mm}$$

W wypadku, gdy średnica krążka jest zbyt mała, to lina szybko niszczy się i traci swoją moc.

W żeglarstwie sportowym moc roboczą stalówek, a więc ich grubość, często obliczamy w inny sposób. Przede wszystkim stwierdzamy, jakie naprężenie będzie w danej linie i otrzymaną siłę w kilogramach mnożymy przez jeden z następujących współczynników:

3 — dla jachtów wyścigowych,
4 — dla jachtów turystycznych śródlądowych,
6 — dla jachtów turystycznych morskich.

Moc i waga stalówek sztywnych
(8 x 18)

Przybliżona średnica mm	Obwód mm	Obciążenie zrywające kg	Waga 100 m liny kg
1,6	5	190	1,6
2,4	7,5	290	2,4
3,2	10	480	4,2
4	12,5	600	5,4
4,8	15	1260	9,7
5,6	17,5	1420	10,4
6,4	20	1990	16
7,9	25	3780	24,8
9,5	30	4020	27,2
11,1	35	5500	33,2
12,7	40	6950	44,5
14,3	45	8830	55,5
15,9	50	10910	67,5

(dokończenie na str. 21)

„Darem Pomorza" do Szwecji

Kiedy dyr PCWM ob. Józef Michałowski zaproponował mi rejs na „Darze Pomorza" do Szwecji — oniemiałem z radości. I nawet kategoryczny warunek, że jadę w charakterze kronikarza nie umniejszył mojego zapału. Na statku szkolnym nie ma miejsca na bezrobotnych pasażerów. To jasne. Wszyscy muszą być zatrudnieni. Rejs ma być krótki — tylko do Karlshamn. Szukam na mapie. Jest. Rzeczywiście nie jest to daleko, ale dla mnie i wielu z nas Szwecja jest wciąż jeszcze krajem egzotycznym, a pływanie statkiem również należy do silnych przeżyć o posmaku czystej egzotyki.

Zaokrętowuję się (co znaczy po cywilnemu — załadowuję się) w sobotę 29 maja. Dopóki nie będzie chorych, mam prawo mieszkać w szpitaliku. Wyjątkowe ustępstwo komendanta statku na rzecz moich siwych włosów i coraz bardziej imponującej łysiny. Na wypadek, gdyby byli chorzy, mam spać razem z załogą w hamaku, który wiesza się na noc w międzypokładzie. Gotów jestem spać na rei, byle tylko popłynąć. Ale o tym na wszelki wypadek nie mówię głośno. Tymczasem modlę się po cichu o zdrowie załogi. Modlitwa musiała być rzeczywiście żarliwa, bo nikt nie zachorował.

Wieczorem zdziwionymi oczyma małego dziecka oglądam statek i zdaje mi się, że jeszcze raz przeżywam fragment z „Przypadków Robinsona Cruzoe". Co prawda, Robinson zdumiałby się niepomiernie, widząc na żaglowcu „Master comunication" tj. mikrofon połączony z licznymi głośnikami, przez który wydaje się rozkazy nie zrywając sobie strun głosowych, radar — magiczne „oko" statku, które w zasięgu wielu mil wskazuje przepływające statki, błąkające się po morzu miny, rozsiane tu i ówdzie wyspy i wysepki, dalej echosondę — przyrząd wskazujący automatycznie głębokość morza, żyrokompas, a nawet własną elektrownię i chłodnię. Zapomniałem, że „Dar Pomorza" dysponuje jeszcze aparaturą radionadawczo-odbiorczą i radiogoniometrem tj. urządzeniem pozwalającym na określenie miejsca na morzu bez posługiwania się sekstansem, który wymaga pogodnego słonecznego dnia.

Jeżeli ktoś z czytających to przydługie ostatnie zdanie sądzi, że autor jest wytrawnym i unowocześnionym marynarzem, myli się głęboko. Moja „wiedza" żeglarska jest bardzo świeżej daty i sumiennie muszę zaglądać do notatnika, żeby nie napisać jakiego głupstwa, którego by mi nie darowali do końca życia prawdziwi marynarze.

Pod grotmasztem grupka oficerów i instruktorów z PCWM urządza licytację znajomości nazw rei i lin, których tu jest bez liku, jako że „Dar Pomorza", aczkolwiek posiada motor, jest właściwie żaglowcem, coraz rzadziej spotykaną na morzach świata fregatą. Jest w dodatku tak pięknym statkiem, tak harmonijnym i smukłym w liniach, że nie dziwię się, iż niektórzy marynarze, jak radiomechanik Kwiatkowski, mechanik okrętowy Sobieraj i bosman Konhke pływają na nim od początku, tj. od 22 lat.

Poranek obudził się senny i pochmurny. Pocieszamy się, że piękny dzień i piękna kobieta późno wstają. Uczniowie PCWM tak zwani jungowie pracują od rana, przygotowując statek do odkotwiczenia. Idzie im to bardzo zgrabnie. Nic dziwnego. Mają doskonałą zaprawę, gdyż remontują „Dar Pomorza" już od dwóch miesięcy. Są zgrabni doskonale zbudowani, zahartowani, przyzwyczajeni do ciężkiej pracy, a nade wszystko nadzwyczajnie chętni i karni. Tacy jakich potrzebuje morze.

Bosman Konhke jest wszędzie. Rządy nad załogą sprawia głosem bardzo spokojnym i opanowanym. Słowa jego są rzeczowe i ważkie. Nie ma czasu na długie omawianie. Czasem musi młodemu marynarzowi wystarczyć gest jego ręki.

„Szczury lądowe" wyobrażają sobie, że marynarze na statku są zawsze ubrani w wykwintne granatowe mundurki z błękitnym kołnierzem i białe twarzowe czapeczki, a zajęcie ich polega głównie na gapieniu się na przepływające statki i machaniu chusteczką. Tak przynajmniej bawią się „w marynarzy" nasze dzieci. Takimi widzi się ich na lądzie, kiedy mają wolne wyjście albo urlop. Na statku, nie wyłączając oficerów wszyscy chodzą w drelichach, czasami nawet tak dokładnie wysmarowanych farbami lub oliwą, że przypominają robocze ubrania ochronne robotników w warsztatach



...Na rejach siedzą, a raczej wiszą marynarze, trzymają się trochę rękoma, trochę brzuchem, porządkują liny i sprawdzają bloki...

samochodowych lub zakładzie malarskim.

Statek w szybkim tempie przygotowuje się do rejsu.



Z samochodu ciężarowego załoga wynosi na pokład ciężkie worki i składa je do luku. Inna grupa załadowuje biało-czerwone tratwy ratunkowe, oczyszcza nabrzeże z różnych nieprzydatnych już desek, gruzu i złomu. Kilkunastu uczniów ciągnie grube jak ramię dorosłego mężczyzny liny i układa je w regularne zwoje, inni energicznie zamiatają pokład i przeróżne zakamarki statku, a jeszcze inni zamocowują wszystko, żeby na wypadek sztormu nic nie latało. Wszędzie widać krzątających się młodych opalonych chłopców. Nawet na najwyższym salingu na maszcie, na wysokości 35 metrów tj. 12 pięter i na rejach siedzą a raczej wiszą marynarze i trzymając się trochę rękoma, trochę po prostu brzuchem, porządkują liny i sprawdzają bloki.

To wszystko, co się w tej chwili dzieje, nazywa się w fachowym języku marynarzy klarowaniem statku.

Na nabrzeżu sporo kobiet, nierzadko z dziećmi. To żony lub matki przyszły pożegnać swych najbliższych. Nie brakuje też dziewcząt. Te też przyszły ostatni raz uśmiechnąć się do „swoich" marynarzy. Wyrostki roziskrzonymi oczyma chłoną każdy szczegół statku.

Wszyscy przecież zdają sobie sprawę z tego, że za kilka dni zobaczą się, jednak pożegnania są tak serdeczne, jakbyśmy odpływali co najmniej na półroczny rejs.

Na uroczysty moment odbicia od nabrzeża załoga przebrała się w zielone nowe drelichy i czapki marynarskie z białymi pokrowcami.

Komendant statku kapitan ż. w. Gorazdowski stoi na dachu kabiny nawigacyjnej i przez trzymany w ręku mikrofon wydaje rozkazy.

— Zbiórka wachtami! Pierwsza na baku, druga na rufie, trzecia na szkafucie!

Szybki zorganizowany ruch. Sprawnie ustawiają się szeregi młodych marynarzy. Sprawdza się listy załóg. Rozdają nam książeczki żeglarskie. Jest to dokument z fotografią stwierdzający przynależność do załogi i jednocześnie paszport zagraniczny marynarza. Tyle w tej książeczce żeglarskiej jest miejsca na notatki o dalszym pływaniu! Może jeszcze kiedyś? Kto wie?

Podchodzi holownik, który ma nas wyprowadzić z portu. Nie możemy się już doczekać, by wyjść w morze. Tymczasem są jeszcze jakieś sprawy, które nas zatrzymują. Rozglądamy się wokoło. Na nabrzeżu przy którym stoimy nie ma wielkiego ruchu. Zresztą niedziela. Obok „Daru Pomorza" przepływa motorówka pełna wycieczkowej młodzieży. Dzieciarnia wstaje i mocno wyciąga szyje w naszym kierunku. Ogólne machanie chusteczkami i okrzyki na cześć „Daru". Nic dziwnego. Statek owiany legendą dalekich rejsów stał się symbolem egzotycznej przygody i powrotu polskiej bandery na morza szerokiego świata. Przez basen portowy sunie szalupa Marynarki Wojennej. Równo, równiuteńko chodzą wiosła we wprawnych dłoniach marynarzy. Rytm pracy wioseł uderza radośnie w nasze serca.

Na naszym statku wszystko gotowe. Na pomoście obok kpt. Gorazdowskiego stoi p. Adamowiczowa, dyr. dep. kadr. Min. Żeglugi. Będzie to jedyna kobieta na statku.

Lekki wiatr.

Odprawa WOP-u. Młody energiczny i uśmiechnięty porucznik sprawdza identyczność naszych dokumentów. Krótki rzut oka na twarz i fotografię. Celnicy żądają spisu aparatów fotograficznych. Poszukiwanie ewentualnych „blindziarzy" tj. pasażerów na gapę. Taki lubi się zaszyć w jakimś kącie i wyłazi dopiero na pełnym morzu po kilku dniach. Cóż, chęć przeżycia przeszkody jest wielka.

Godz. 12. Obiad. Pierwszą czynnością jest opuszczenie stołów. Tak! Stoły oczywiście bez nóg. Wtedy gdy się ich nie potrzebuje wiszą sobie pod sufitem, mocno do niego przymocowane. Na okres posiłku zwalnia się je i zawiesza na łańcuchach. Ławki tak samo. W tej samej sali jest sypialnia. Z żebrowań statku wystają mocne haki, na których zawiesza się na noc brezentowe hamaki. Tylko stała załoga „Daru Pomorza" śpi na łóżkach, które tu nazywają się kojami.

Rozmawiam z chłopcami. Palą się do pływania i marzą o stawianiu żagli. Dla większości jest to pierwszy w życiu rejs. Są podnieceni i nie mogą się już doczekać odcumowania. Nie do tego jednak stopnia, żeby stracili apetyt. Wprost przeciwnie. Olbrzymie porcje znikają szybko. Jedzenie znakomicie przyrządzone i obfite. Pytam, czy to z okazji niedzieli. Śmiejąc się zaprzeczają.

— Tu zawsze nas tak dobrze karmią.

— Kończyć posiłek! Alarm manewrowy! — pada z głośnika rozkaz.

Wszyscy biegną na swoje miejsca. Syrena buczy dwa razy, potem trzy.

Przy obu kołach sterowych po dwu uczniów. Czuwa nad nimi instruktor.

— Na baku! Przygotować do podania holu z lewej burty!

— Do maszyny dać „gotów"!

— Na dziobie! Oddać cumy!

Trap tj. pomost już ściągnięty, burta zamknięta! Nie mamy kontaktu z lądem.

Holownik „Tytan" powoli i ostrożnie zbliża się do statku.

— Na dziobie! Podać hol!

Stoję na pomoście nawigacyjnym z notatnikiem i szybko zapisuję wszystko, co się dzieje na statku. Z pomostu mniej więcej ogarniam całość, ale tak naprawdę, to chciałbym być wszędzie jednocześnie, żeby nie przegapić jakiego ciekawego momentu, na rufie, na śródokręciu, w maszynowni, w kabinie nawigacyjnej, przy sterze.

„Tytan" podchodzi rufą. Bosman Konhke rzuca „rzutkę", tj. linkę na której końcu znajduje się woreczek z piaskiem. Chwytają ją zgrabnie na holowniku. Teraz do linki umocowuje się stalowy hol tzw. spring.

„Tytan" odciąga dziób „Daru Pomorza" od nabrzeża. Jednocześnie i nasz motor przychodzi mu z pomocą.

— Cała wstecz!

— Syrena! Jeden długi!

— Ster! Prawo na burt!

Odpływamy.

Przemarznięte rodziny machają chusteczkami i dłońmi. Ostatnie pożegnanie.

— Średnia naprzód! — pada z pomostu.

— Jest! Średnia naprzód! — odpowiada jak echo służbowy przy telegrafie maszynowym.

— Mitszyp!

— Jest! Mitszyp!

Nie wiem, co to jest „mitszyp", ale notuję. Na razie nie ma kogo zapytać. Wszyscy są zajęci.

— Cała naprzód!

Motor z wołania „Ochohohoho" przechodzi na popularne „Już jedziemy, już jedziemy!", wreszcie rozdygotuje się w zadyszanym równym pośpiechu.

— Na dziobie! Rzucić hol!

— Płyniemy już o własnych siłach.

— Koło w lewo!

— Jest, koło w lewo!

„Tytan" odchodzi w prawo.

Mijamy Dworzec Morski. Po lewej burcie zostawiamy Kępę Oksywską.

— Mitszyp! Tak trzymać!

— Wolno naprzód!

Płyniemy miękko po spokojnej tafli portowych wód.

Stalowa smuga Helu czerni się z lewej burty. Mewy z krzykiem podfruwają do rufy. Ale wnet zostają. Nie chce się im gonić statku. Może dla tego, że nikt im nie rzuca jedzenia. Przechodzi pusty Duńczyk. Po węgiel. Salutuje nas banderą. Oddajemy ukłon.

Z kapitanatu portu widać błyski.

— Długi, krótki, długi, krótki, długi.
— Pomyślnych wiatrów!...

C. d. w nast. numerze.

J. Michalski.



Tranzyt w naszych portach

Szybkie tempo budowy i aktywizacji gospodarczej polskiego wybrzeża morskiego, portów i żeglugi wpływa na coraz większe zainteresowanie państw środkowej i południowo-wschodniej Europy — Polską jako pośredniczką, w wymianie morskiej między południową , a północną Europą. O stałym wzroście zainteresowania polskimi portami tranzytowymi świadczą najlepiej liczne, coraz częstsze wizyty ekonomistów i dziennikarzy czeskich, węgierskich, austriackich i jugosłowiańskich, na polskim wybrzeżu. W wyniku tych wizyt i pertraktacji handlowych, zostały już zawarte liczne umowy tranzytowe, między Polską a Czechosłowacją, strefą radziecką Niemiec, Węgrami, Bułgarią i Jugosławią. Dalsze umowy są w trakcie opracowywania.

Nazważniejszą bez wątpienia, pod względem gospodarczym, jest umowa tranzytowa z Czechosłowacją, która zostanie w najbliższym czasie znacznie poszerzona i przyjmie formę układu o współpracy morskiej obu państw. Decydującym momentem dla rozwoju stosunków handlowo-morskich między Polską a Czechosłowacją, była wizyta min. spraw zagr. Czechosłowacji Clementisa i min. komunikacji Petra. Ministrowie czechosłowaccy zwiedzili wszystkie większe porty polskie — Gdańsk, Gdynię i Szczecin, zapoznając się szczegółowo z ich możliwościami przeładunkowymi. Osiągnięto porozumienie, co do nawiązania ścisłej współpracy morskiej obu państw. Na podstawie tej umowy gros tranzytu czechosłowackiego skierowane zostanie na porty polskie, zwłaszcza Szczecin, a z drugiej strony rząd polski udzieli Czechosłowacji jak najdalej idących ulg w korzystaniu z portów polskich i szkół morskich.

Podczas wizyty w Szczecinie ministrowie przejęli część strefy wolnocłowej tego portu pod swą administrację. Szczecin ze względu na dogodne położenie jest predestynowany do odegrania roli bazy tranzytowej nie tylko dla Czechosłowacji, ale i innych państw południowej Europy. Wydzielenie całego nabrzeża wyspy Ewa dla obsługi tranzytu czechosłowackiego, na prawach niemal eksterytorialnych, stanowi znaczne ułatwienie dla Czechosłowackiego handlu zamorskiego dając mu lepsze warunki, niż to ma miejsce w Hamburgu, Antwerpii, czy nawet w Rotterdamie, który dotychczas koncentrował gros czechosłowackiego tranzytu. Porty te do niedawna stanowiły silną konkurencję i licytowały się nawzajem w walce o ten tranzyt. Już dziś jednak w rywalizacji portów Niemiec, Belgii i Holandii zaczynają wygrywać porty polskie.

Swiadczą o tym cyfry zawartego w końcu 1947 r. układu tranzytowego który przewiduje, że w r. 1948 przez polskie porty przejdzie ze Szwecji i innych państw skandynawskich do Czechosłowacji, około 1.150.000 ton rudy, pirytów i fosfatów. O wielkości tej cyfry możemy wnioskować, porównując ją z sumą tranzytu czechosłowackiego z r. 1947 w Rotterdamie, który wynosił około pół miliona ton. Należy przypuszczać, że w rzeczywistości cyfra tego tranzytu przekroczy zaplanowaną w umowie sumę.

Szczecin położony nad dogodną arterią wodną Odry, ma wszelkie dane ku temu, by stać się największym portem tranzytowym na Bałtyku. Odra łączy go po najkrótszej i najtańszej drodze z przemysłowym okręgiem Czechosłowacji. Przerzucenie taboru czechosłowackiej flotylli rzecznej na Odrę i zwiększenie ilości polskich barek na tej rzece, jeszcze bardziej zwiększyło jej atrakcyjność.

Przełomowym momentem dla dalszego rozwoju Szczecina, jako portu tranzytowego, będzie przekopanie kanału między Odrą, a Dunajem, który połączy wszystkie kraje naddunajskie z morzem Bałtyckim właśnie przez Szczecin. Budowa kanału Odra-Dunaj finansowana przez Polskę i Czechosłowację, na podstawie polskich planów, zostanie rozpoczęta już w bieżącym roku i trwać będzie około dwu lat. Kanał ten ożywi wydatnie ruch handlowy między Europą południowo-wschodnią a północną. Szczecin znajdzie się w orbicie tego ruchu, i zyska znaczenie wielkiej bazy tranzytowej Europy, zwłaszcza, że ze względów politycznych, Triest cieszy się małym zaufaniem wśród armatorów, a Hamburg na razie jest wyeliminowany, podczas gdy Antwerpia i Rotterdam są zbyt odległe od naturalnego szlaku Dunaj-Odra, by mogły na dłuższą metę skutecznie rywalizować ze Szczecinem.

Nie tylko kraje naddunajskie, ale i radziecka strefa Niemiec, już dziś skierowuje swój cały niemal tranzyt do Szczecina. Została zawarta też umowa tranzytowa, regulująca przewozy do i ze strefy radzieckiej.

Chodzi tu przede wszystkim o Węgry, które okazały szczególne zainteresowanie dla Szczecina, ze względu na dogodne możliwości eksportu zboża węgierskiego przez ten port, wyposażony w wielki elewator zbożowy. Z drugiej strony przez Szczecin przechodzić będą ze Szwecji do Węgier rudy i piryty. Kanał Odra-Dunaj połączy wielki port rzeczny i stolicę Węgier Budapeszt ze Szczecinem, co wpłynie na dalsze zwiększenie tranzytu węgierskiego przez ten port. Delegacje ekonomistów węgierskich zwiedziły dokładnie Szczecin wyrażając się z uznaniem o postępach prac. Pertraktacje między delegacją węgierską, a przedstawicielami polskimi doprowadzą do skoordynowania obecnego luźnego tranzytu węgierskiego w ramach planowej umowy.

Również i Austria zaczyna okazywać coraz wyraźniejsze zainteresowanie Szczecinem i innymi portami polskimi. Zwiększająca się wymiana handlowa między tym państwem, a Skandynawią i Polską skierowuje uwagę kół gospodarczych Austrii coraz bardziej na północ, mimo że na południu ma ona bliższy port dla swego tranzytu-Triest. Oczywiście, że tranzyt austriacki nie będzie bazował głównie na Szczecinie w takim stopniu jak węgierski, ale stopniowo może on wzrastać, zwłaszcza po przekopaniu kanału Odra — Dunaj.

Jugosławia i Bułgaria odegrają mniejszą rolę w tranzycie przez porty polskie, gdyż oba te państwa posiadają dość szeroki, własny dostęp do morza, jednak względy natury geograficznej powodują skierowanie pewnych ilości towarów z tych państw i do nich właśnie przez porty polskie. Odnosi się to zwłaszcza do obrotów towarowych między Bułgarią, Jugosławią, a państwami Skandynawii, przede wszystkim Szwecji. Wygodniej bowiem i znacznie taniej będzie skierować import i eksport tych państw po najkrótszej drodze z północy na południe, przez porty polskie i ląd niż transportem morskim wokół całej Europy.

Porty polskie, a zwłaszcza Szczecin posiadają szerokie perspektywy rozwojowe właśnie jako porty pośredniczące między Skandynawią, a Europą południowo-wschodnią i środkową. Ich szybka odbudowa i ciągły wzrost obrotów z jednej strony, a zawierane umowy tranzytowe z drugiej, są gwarancją ich dalszego rozwoju.

Józef Wójcicki



Fragment portu w Szczecinie

Jacht-Klub „Gryf"

Nad basenem jachtowym w Gdyni ciągnie mocny west. Zakotwiczone jachty kołyszą się na wodzie, zakreślając swymi wysokimi masztami dziwne zygzaki w powietrzu. Większość mniejszych jachtów odpoczywa po całodziennym pływaniu po zatoce. Przy takiej pogodzie, mogą przecież wychodzić tylko większe jednostki. „Przygoda", „Polaris" i „Marcin" wyszły na rejs do Finlandii i Szwecji, pozostałe przygotowują się do zbliżających się z każdym dniem regat Yacht-Klubu Polski. Przygotowuje się do nich także załoga „Oriona", największego jachtu „Gryfu".

W tej właśnie chwili padła komenda: Żagle staw! — i oto trzy białe płótna wykwitły na maszcie, zatrzepotały, „złapały" wiatr i „Orion" powoli począł się wysuwać z basenu.

Na pokładzie krząta się załoga, wśród której znalazły się również także trzy kobiety. Komandor klubu, kpt. ż. w. Zagrodzki, wyszedł na moment przed klubowy budynek, by przyjrzeć się wyjściu „Oriona". Do odkotwiczenia szykuje się także i „Capella".

Kpt. Zagrodzki patrzy na śmiałe manewry młodych żeglarzy i uśmiecha się — przypomina sobie pierwsze kroki klubu...

Jachtklub „Gryf" powstał w 1923 r., jako sekcja sportów wodnych przy klubie sportowym Urzędu Morskiego. Od pierwszych niemal chwil swego istnienia zabrał się żywo do pracy. Zakupiono dwie pierwsze jednostki, „Gryf I i II", a niedługo potem — jacht „Olga", własność Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku, wysłużoną jednostkę, uważaną przez ówczesnych za małowartościową.. „Gryfowcy" nie zrazili się jednak tą, nota bene paskudną opinią, zabrali się żywo do roboty i po pewnym czasie „Olga" rozpoczęła normalne pływanie szkoleniowe, ba, po kilku dobrych latach nauki, stanęła do regat, zdobywając w 1935 roku pierwsze miejsce, eliminując nawet groźnego żeglarza gdańskiego Hoffmanna. Wtedy to członkami klubu byli ludzie, którzy do dziś wychowali niejedno pokolenie wilków morskich: dyrektorzy Państw. Szkoły Morskiej w Szczecinie i Gdyni, kpt. ż. w. Maciejewicz i inż. Garnuszewski oraz grupa miłośników morza z Rummlem, Domardzkim i Kuczyńskim na czele.

Jachtklub „Gryf" wiele zawdzięcza także poparciu i współpracy ówczesnego prezesa Oddz. Morskiego LM, męczennika z Piaśnicy, inż. Gierdziejewskiego.

W 1936 roku zakupiono piękną, nową jednostkę — „Albatros", leżącą po dziś dzień w Siankach, gdzie został zawleczony przez Niemców. Jacht ten odbył w latach 1935 — 39 pięć pełnomorskich rejsów do Litwy, Łotwy, Szwecji, Danii i Finlandii. W tym też czasie zakupiono dwa mniejsze jachty „Irkę" i „Wilka".



Porywisty szkwał kładzie jacht na burtę

Wojna przekreśliła wszystkie zamierzenia, zniszczyła tyloletni dorobek klubu. Ze sprzętu nie ocalało niemal nic. Mimo to już w 1945 roku klub reaktywował swą działalność. Dzięki opiece i poparciu Oddziału Morskiego LM otrzymano przydział kilku jednostek poniemieckich.

Dziś klub posiada sześć jednostek. Spoglądam w tej samej chwili na kołyszące się w podmuchach wiatru maszty. „Orion", błyszczący w słońcu swym smukłym mahoniowym kadłubem, kołysze się na zatoce za falochronami, są także „Castor", „Pollux" i „Capella", ostatnio wyremontowany piękny regatowy jacht „Fatum", oraz stary weteran, jedyny ocalały z jachtów przedwojennych, „Wilk".

Na tych jachtach młodzi adepci sztuki żeglarskiej odbywają normalne zajęcia w związku ze szkoleniem i konserwacją jachtów. Regulamin klubowy przewiduje bowiem 40 godzin na takie zajęcia dla każdego członka w ciągu sezonu. Dziś w „Gryfie" zrzeszonych jest 150 osób w tym 16 kapitanów, 12 sterników i cały szereg żeglarzy. Wielu członków przygotowuje się do kursów żeglarskich, które są rokrocznie prowadzone, nie tylko na terenie klubu, ale i w innych klubach przez instruktorów „Gryfu".

Tymczasem „Orion" pożeglował w kierunku Helu. W roku ubiegłym odbył on rejs na trasie Gdynia — Karlskrona — Karlshamm — Bornholm — Gdynia, długości 520 mil morskich oraz w krótkim czasie potem drugi—na trasie Gdynia — Sztokholm — Visby — Gdynia, długości 1.000 mil morskich. W roku bieżącym przygotowuje się do rejsu do Danii lub Finlandii.

Wchodzimy do zbudowanego przez gdyński obwód Ligi Morskiej budynku klubowego. Wszędzie lśni świeża farba. Przez dużą, pięknie urządzoną salę ze sceną, w której odbywają się zebrania i kursy, przechodzimy do sekretariatu. Właśnie komandor klubu kpt. ż. w. Zagrodzki podpisuje listę załogi jednego z jachtów, który śladem „Oriona" wychodzi na zatokę. To „Capella", turystyczny jacht zatokowy, o 30 m kwadr. powierzchni żagla. Płynie na nim pięć osób, w tym dwie kobiety. Kapitan „Capelli" szybko opuszcza sekretariat by załatwić ostatnie formalności i po chwili jacht wychodzi, żegnając klubową banderką z gryfem, powiewającą na topie, swe „domowe pielesze". Wrócą dopiero przed zachodem słońca. Pomyślnych wiatrów!...

W.

Z KRONIKI LIGI MORSKIEJ

Koła szkolne o sobie

— Grudynia Wielka

W tut. Obwodzie Szkolnym LM 27. VI. 1948 r. w Grudyni Wielkiej odbyło się zakończenie roku szkolnego połączone z dniem „Święta Morza". W przeddzień uroczystości zorganizowano capstrzyk z orkiestrą, a nazajutrz odbyła się zbiórka, w której wzięło udział Koło Szkolne LM, Harcerstwo i PCK. Po zbiórce nastąpiła defilada, w czasie której niesiono 2 modele żaglowca, I — model wykonany przez prezesa Oddziału LM ob. Pietrzykowskiego Ludwika, II — model przez Pietrzykowskiego Mariana, ucznia VIII klasy. Po defiladzie odbyło się przedstawienie, po czym rozdano świadectwa szkolne. Wieczorem tego samego dnia odbyła się zabawa „morska".

Okręg Śl. Dąbrowski Ligi Morskiej, przesyłając nam sprawozdanie załączył następujący komentarz: („Pragniemy zaznaczyć, że jakkolwiek miejscowość ta położona jest z dala od wielkich środowisk ludzkich nie posiada rzeki ani zbiorników wody, miejscowi działacze LM pracują z entuzjazmem i poświęceniem. W uznaniu zasług tamtejszych Zarządów ogniw Ligi Morskiej Zarząd Okręgowy LM na własny koszt wysłał dwóch członków na kurs żeglarski w Opolu".

Solidaryzujemy się z wami co do opisu o entuzjastach LM w Grudyni Wielkiej. Okazuje się, że czasem pozbawieni „wody" potrafią lepiej zrozumieć zagadnienia morskie od niektórych zamieszkujących na Wybrzeżu.

— Nowy Sącz

Koło Szkolne LM przy szkole powszechnej im. A. Mickiewicza w Nowym Sączu przysłało sprawozdanie za czas od 1. IX. 1947 do 30. V. 1948 r. w którym między innymi pisze:

Koło nasze liczy 120 członków.

Zaraz we wrześniu zabrały się do pracy wszystkie sekcje.

1. *Sekcja referatowo-odczytowa* przygotowywała na zebrania referaty i odczyty o naszym morzu i pracownikach morza. 2. *Sekcja korespondentów* korespondowała ze szkołą na Wybrzeżu w Koszalinie i wymieniała fotografie i widokówki. 3. *Sekcja bibliotekarska* kupiła parę książek o morzu. 4. *Sekcja modelarzy* pracowała w domu z powodu braku świetlicy w szkole. Wyniki jednak są słabe, ponieważ nie mamy modelarza-instruktora. 5. *Sekcja propagandowa* prenumerowała czasopisma: „Młodzież Morska", „Morze", „Marynarz Polski" i „Żeglarz" oraz wypożyczała je członkom.

W październiku 1947 r., zachorowała ciężko Opiekunka Koła Szk. p. Romanowowa Janina. Koło nasze zostało bez opieki, nikt się naszą pracą nie zajął. Grono nauczycielskie było w tym czasie przeciążone pracą, a Oddział LM w Nowym Sączu choć wiedział o tym, nie zaopiekował się nami. W tym okresie Główny Zarząd w Warszawie mianował byłego ucznia tej szkoły, Jana Sujeckiego , instruktorem Koła. Nowy instruktor organizował zebrania, referaty, odczyty, opowiadał o kursie, o morzu, uczył marynarskich pieśni, pomagał Zarządowi.

W końcu kwietnia, po powrocie Opiekunki, członkowie Koła zabrali się gorliwie do pracy. Urządzili indywidualne współzawodnictwo, które polegało na rysowaniu: ryb naszego morza, ptaków nadmorskich, herbów naszych portów, znaków kodu międzynarodowego i mapy Wybrzeża. W wyścigu tym wygrali: A. Buczek, J. Wężyk, J. Tabaszewski z klasy VIII. J. Zygadło, J. Czernacki i Z. Jędrzejowski z klasy VI.

Zapełniono też fotografiami, wycinkami i widokówkami album morski, ofiarowany Kołu przez Maćka Kasprzyckiego z klasy VII. Barwny, starannie wykonany album będzie uczył o naszym morzu i naszych portach. Z okazji „Święta Morza" członkowie sekcji artystycznej urządzili w pięknie i pomysłowo udekorowanej sali „Poranek Morski" (bezpłatny) dla uczniów tej szkoły, na który złożyły się: słowo wstępne opiekunki, referat przewodniczącego „Znaczenie morza i historyczny stosunek Polaków do niego", odczyt instruktora: „P.C.W.M. i jego zadania", śpiewy i deklamacje o morzu i piękny obraz sceniczny w 4 odsłonach pt. „Nasze morze", odegrany z zapałem przez członków Koła.

W ramach ogólnych uroczystości „Święta Morza" członkowie naszego Koła wzięli udział w „Wiankach" 23. IV i puścili symboliczny wianek na Dunajec, a w dniu 27. VI wzięli udział w imprezach popołudniowych i wieczornych (z rodzicami). W tym roku szkolnym Koło nasze zapłaciło tytułem składek członkowskich 1.200 zł., a dobrowolne datki na „Święto Morza" dały sumę 610 zł. Książki protokółów i kasowa były kontrolowane przez komisję rewizyjną i są w porządku. Za imprezy urządzone przez nasze Koło podczas szkolnego festynu (26. VI br.) otrzymaliśmy 2.000 zł., przeznaczone na zakup książek morskich do biblioteki. Ponieważ Koło nasze nie posiada świetlicy, nasza Opiekunka prosiła nowego prezesa Oddziału LM p. Łunia o świetlicę i instruktora do ćwiczeń wodnych i modelarza. Nowy prezes Oddziału przyrzekł pomoc.

Kochani Koledzy jesteśmy pełni uznania dla waszej pracy, piszcie do nas częściej. Zawsze chętnie służymy radą i pomocą. Prace modelarskie ułatwi wam książeczka „Modelarstwo dla początkujących", która się wkrótce ukaże. Ciekawi jesteśmy ile prenumerujecie egzemplarzy „Młodzieży Morskiej" i „Morza". *(rg)*

— Ełk

Szkolne Koło Ligi Morskiej przy Państwowym Gimnazjum Ogólnokszt. w Ełku w kolejnym sprawozdaniu za okres maj — czerwiec pisze m. in.: W tym okresie liczba członków Koła zmniejszyła się o 5 osób z powodu nieopłacenia składek członkowskich. Urządziliśmy wycieczkę do Krynicy Morskiej, trwała ona od 18 do 20 czerwca br. włącznie. Wzięło w niej udział 52 członków.

Sekcja rozrywkowa powtórzyła raz jeszcze w Teatrze Miejskim przedstawienie, odegrane w kwietniu br. Sekcja krajoznawcza zorganizowała jedną świetlicę.

Ostatnio prócz istniejących dotąd sekcji: krajoznawczej, wodnej, rozrywkowej, powstała sekcja lotnicza. Członkowie jej prenumerują pismo „Skrzydła i Motor" i opracowali już jeden referat o lotnictwie. Podczas wakacji czterech członków tej sekcji wybiera się na kurs szybowcowy.

Sprawozdanie kasowe za m-c maj

Pozostałość	zł. 28.280.50
Wpływy	
z opłat członkowskich	„ 760,—
Wydatki na przedstawienie	„ 6.423,—
Saldo	zł. 22.617.50

Sprawozdanie za m-c czerwiec:

Pozostałość	zł. 22.617,50
Wpływy	
z przedst. i opłat członk.	„ 20.990.—
Wydatki na wycieczkę i opłaty członk. do Okr. LM	„ 41.574,—
Saldo	zł. 2.033,50

Pozostałe pieniądze Zarząd przeznacza na wysłanie jednego członka na kurs o charakterze szkoleniowo - zapoznawczym na stopień żeglarza śródlądowego.

O waszym kole pisaliśmy już kilkakrotnie, tym razem zamieściliśmy nawet sprawozdanie kasowe celem pokazania innym kołom, że zdobycie środków materialnych jest możliwe, przy umiejętnej organizacji.

Mamy jednak zastrzeżenie co do wpisywania 2 wydatków pod jedną pozycją: wydatki na wycieczkę i składki członkowskie do okręgu. Ponadto ostatnie sprawozdanie wykazuje, że niezupełnie jasno zdajecie sobie sprawę z zadań i obowiązków jakie na was nakłada regulamin kół szkolnych. Piszecie o nieudanej wycieczce do Zakopanego. Dobrze jest poznać kraj, ale wy jako młodzież ligowa powinniście w pierwszym rzędzie interesować się morzem, wybrzeżem, rzekami. Wątpię, czy znajdziecie w regulaminie wskazówki co do konieczności organizowania sekcji lotniczej. Nikomu nie bronimy należenia do Kół Ligi Lotniczej, ale nie mamy też żadnego upoważnienia do przejmowania na siebie prac Ligi Lotniczej. Prosiliśmy o poinformowanie nas, jak wygląda praca sekcji modelarstwa okrętowego, sekcja sportów wodnych, ilu macie prenumeratorów naszego pisma, co robicie by zwiększyć ich liczbę itd. Czekamy cierpliwie na odpowiedź. Wysłanie kolegi na kurs żeglarski jest godne pochwały. (rg)

MŁODZIEŻ ROZUMIE ZAGADNIENIA MORSKIE

Okręg Śl. - Dąbr. Ligi Morskiej przeprowadził w Katowicach i Chorzowie kilka kursów dla działaczy LM spośród młodzieży szkolnej. Kursy cieszyły się wielką frekwencją, skupiając bardzo licznych słuchaczy. Wykładowcami byli znani działacze ligowi na Śląsku.

Celem wzbudzenia większej atrakcyjności rozpisano na zakończenie kursów konkurs z nagrodami (bezpłatne pobyty nad morzem, jeziorami i wiele nagród książkowych) za najlepsze piśmienne wypracowanie egzaminacyjne.

Jury konkursu miało poważny kłopot z przyznaniem nagród, bo jak się okazało, młodzi słuchacze kursów wynieśli z nich wiele istotnych wiadomości o polskim morzu, byli należycie przygotowani do egzaminów i zdradzali nie lada ambicje wyróżnienia się zasobem wiedzy o morzu.

Całość wypracowań można by podzielić na dwie charakterystyczne grupy: na taką gdzie z zapisanych kart przemawia płomienny sentyment i ukochanie morza — i na taką, gdzie, młodzi działacze ligowi podkreślili realne korzyści płynące z dostępu do morza.

Oto wyjątki z niektórych wypracowań:

„...Słowo „morze" spotyka się dziś wszędzie, w każdej dziedzinie, w każdym środowisku. My młodzi słyszymy je na każdym kroku, ale jakże różnie ono do nas trafia: jedni wyobrażają je sobie w pracujących dźwigach portowych, inni w zakotwiczonych statkach, jeszcze inni w pracy ludzi morza, a niektórzy w sinych rozszalałych falach, często spokojnych jak tafla jeziora. — Czymże ono jest właściwie. Chyba tym wszystkim: zwierciadłem pracy i piękna...".

„...Najpoważniejszym elementem przyszłego państwa morskiego jest jego obywatel posiadający w pierwszym rzędzie umiłowanie morza i chęć pracy na nim. Ludzi takich musi Polska sama wychować i wpoić w nich to, co każdy obywatel państwa morskiego czuć i wiedzieć powinien...".

„...Staliśmy się państwem morskim. Doświadczenie dziejowe nauczyło nas dbać o morze. Dlatego też koniecznym jest realizowanie programu morskiego Polski Ludowej. Nie wystarcza stać się państwem szerokim, — trzeba stać się potęgą morską...".

„...Nigdy w dziejach naszego kraju zagadnienie morskie nie wtargnęło tak szeroko do Polski jak obecnie. Nasuwa się tu pytanie: dlaczego tak się stało — Polska przez cały ciąg swego istnienia była krajem rolniczym. Obecnie jesteśmy krajem przemysłowym, i właśnie dlatego, że jesteśmy krajem przemysłowym, tak dalece interesuje nas morze. Z tej przyczyny na Śląsku najwięcej mówi się o morzu i dlatego Okręg Śl. - Dąbr. Ligi Morskiej jest najsilniejszym Okręgiem w całej Polsce...".

Nagrody przyznano następującym młodzieżowym działaczom Ligi Morskiej:

3 tyg. pobyt na kursie żeglarskim w Ustce.

I. *Donkowski Tadeusz*, Koło przy II Państwowym Gimnazjum i Liceum Męskim, Zabrze.

II. *Witkowski Krzysztof*, Koło przy 3 Druż. Mazurskiej im. Tadeusza Kościuszki, Zabrze.

4 tyg. pobyt na kursie żeglarskim w Turawie.

III. *Kokoszka Antoni*, Koło przy Miejskim Instytucie Kształcenia Handlowego w Chorzowie.

IV. *Kołyniak Jan*, Koło przy 3 Drużynie Harcerskiej, Zabrze.

4 tyg. pobyt na kursie żeglarskim w Opolu.

V. *Kwiatkowska Ewa*, Koło przy Państwowym Gimnazjum i Liceum, Gliwice.

Nagrody książkowe:

VI. *Szymieczek Henryk*, Koło przy Państwowym Liceum Spółdzielczym, Katowice.

VII. *Junoin Teresa*, Koło przy Gimnazjum i Liceum Żeńskim, Gliwice.

Ponadto wydano 15 dyplomów uznania za wyróżnione prace konkursowe.

Wierzymy, że Okręg Śląsko-Dąbrowski Ligi Morskiej dążyć będzie w dalszym ciągu do pozyskania jak największej ilości młodzieży dla szeregów organizacji, — tej młodzieży, której przypadnie w przyszłości rola kontynuowania prac nad utrwaleniem polskiego posiadania nad Bałtykiem.

Entuzjazm wśród młodego pokolenia sprawą morską jest wielki. Liga Morska wykorzysta go w odpowiednim kierunku.

Jedno stwierdzamy z wielką satysfakcją: młodzież rozumie znaczenie morza dla Polski i podchodzi do tych spraw już nie tylko od strony uczuciowej. Młodzież rozumie, że morze wtedy będzie „w służbie naszego Narodu", kiedy potrafimy je należycie eksploatować.

Szerzenie tego zrozumienia zagadnień morskich jest sprawą zasadniczą dla kół szkolnych LM dlatego bardzo cieszymy się z rezultatów konkursu.

(r. g.).

Moc lin

(dokończenie ze str. 15)

Z otrzymanym ilorazem wchodzimy do tablicy — do kolumny „Obciążenie zrywające" i odczytujemy średnicę względnie obwód liny. Np., w olinowaniu jachtu wyścigowego pewna sztywna stalówka posiada naprężenie 668 kg. Stosujemy współczynnik 3 i mnożymy:

$$668 \times 3 = 2004 \text{ kg},$$

co odpowiada linie o średnicy 6,4 mm (o obwodzie 20 mm).

Co do *lin konopnych*, to w żeglarstwie sportowym używa się ich na liny holownicze i cumy oraz w olinowaniu ruchomym tam, gdzie trzeba je trzymać w rękach względnie obkładać. Na jachtach z reguły stosuje się liny konopne nie smolone, a tam, gdzie chodzi o wygodniejsze dotykanie rękami — *liny bawełniane*. Liny bawełniane są znacznie słabsze od lin konopnych, dlatego muszą być od tamtych grubsze, co jest znów ich drugą dodatnią cechą. Bowiem jest wygodniej pracować liną grubszą niż cienką. Wadami lin bawełnianych są: wrażliwość na wilgoć oraz wysoka cena.

Liny manilskie na jachtach mają liczne zastosowanie; ich cechą charakterystyczną jest to, że nie toną. Co do mocy, to prawie, że nie ustępują trójpokrętkowym linom konopnym nie smolonym; przy wadze mniejszej o ok. 15%.

Zamieszczona tablica podaje moc i wagę lin konopnych, trójpokrętkowych i nie smolonych. Lin roślinnych nie należy przeciążać, gdyż wyciągają się; największe, chwilowe obciążenie nie może przekroczyć $^1/_5$ obciążenia zrywającego.

Lina konopna trójpokrętkowa smolona pod względem mocy jest równa linie konopnej cztero pokrętkowej nie smolonej względnie linie kablowej nie smolonej — bowiem te liny są słabsze od liny trójpokrętkowej nie smolonej o 20%.

Krążek bloka, przez który przebiega lina roślinna, powinien mieć średnicę przynajmniej 2 razy większą od obwodu tej liny.

Moc i waga stalówek giętkich
(6x12)

Średnica mm	Obciążenie zrywające kg	Waga 100 m liny kg
2,5 *)	220	1,7
3	295	2,4
4	460	4
4.5	660	5.1
5	800	6,2
6	1175	10
7	1490	12
8	2020	16
9	2650	21
10	3105	26

*) Konstrukcja liny: 6x9

Moc i waga lin konopnych
(trójpokrętkowych, niesmolonych)

Średnica mm	Obciążenie zrywające kg	Waga 100 m liny kg
5	235	1,96
6	344	2,87
7	448	3,8
8	600	5
9	776	6,8
10	960	8
12	1400	11,7
14	1880	15,6
16	2400	20,0
18	3040	25,3
20	3760	31,3
22	4560	38
25	5880	49

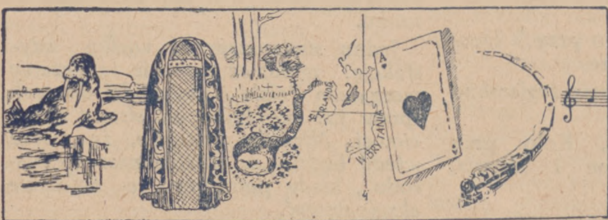
Jan Gajewski.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

POD REDAKCJĄ
ROMUALDA MIAŁKOWSKIEGO

Do najstarszych i najpiękniejszych typów zadań należą bezsprzecznie rebusy. Poniżej drukowane dwa rebusy (jeden układu „Ed-ki", drugi „Orzecha"), zbudowane według najtwardszych zasad i prawideł, przewidzianych dla tego rodzaju rozrywek umysłowych, mogą posłużyć jako wzory naszym młodszym Autorom.

REBUS



Treść rebusu składa się z 4 wyrazów, o następujących literach początkowych: M, p, n, p. *„Ed-Ka"*

REBUS KOŁOWY



Treścią rebusu jest niefrasobliwe „morskie" przysłowie. *„Orzech"*

FANTAZJA AFRYKAŃSKA
(Szarada z cyklu „Poznaj świat")

Czarnych jeźdźców kawalkada
Pędzi z Abisynii
Jest ochroną *„trzy - pierwszego"*
Na piaskach pustyni.

„Dwa - raz" przy niej wiatr niecnota,
Złośliwie chichocze.
„Dwa"! „dwa"! echo się natrząsa,
A kurz sypie w oczy.

Tutaj nie ma wam ratunku
I nikt nie pomoże
Wszystkie krople wody wypił
„Trzeci", słońca bożek.

„Ed-Ka"

MAGICZNY KRZYŻ

```
    A A A A
    A A A A
A B B D D D K K
K K K K L L M M
N N N N N N N O
O O O O O O O R
    R R R R
    S S Y Y
```

Litery krzyża tak poprzestawiać, aby otrzymać 4 słowa czytane poziomo i pionowo jednakowo (litery w środku krzyża są wspólne dla wyrazów poziomych i pionowych). Szukane słowa mają następujące znaczenie: 1. Morski kruk. 2. Wyższy oficer marynarki. 3. Kobieta jasnowłosa. 4. Mała rybka morska z rodzaju śledzików.

„Orzech"

ROZWIĄZANIE ZADAŃ

z poprzedniego numeru

1. *Eliminatka Ludwika Jasińskiego.* Odszukane wyrazy: moc, dur, Czu, net, noc, pud, Don, tędy, cug, Una, pod, lud, syn, kuc, nic. Klucz: cudny. Rozwiązanie główne: Morze — to potęga Polski. 2. *Eliminatka rebusowa „Orzecha"*. Odszukane wyrazy: zebu, las, muł, tum, mysz, kule. Klucz: muszle. Rozwiązanie: Bałtyk. 3. *Arytmograf Leszka Malańskiego.* Wyrazy pomocnicze: trawler, jacht, Grom, Oksywie, Koszalin, falcza. Rozwiązanie główne: Silna flota wojenna to gwarancja naszych morskich granic. 4. *Logogryf „Orzecha"*. Odszukane wyrazy: flota, regaty, orkan, narwal, topiel, elodea, meduza, delfin, odnoga, majtek, omułek, rekin, zatoka, awizo. Pierwsze litery tych wyrazów dają rozwiązanie, które brzmi: Frontem do morza. 5. *Szaradka „Ed - Ki":* Okoń (o - koń).

Prawidłowe rozwiązania arytmografu i logogryfu nadesłał Belcef Jerzy (Częstochowa).

Znaczki pocztowe

wydane z okazji „Święta Morza"

Wśród szeregu imprez mających podkreślić i uświetnić uroczystości „Święta Morza" w roku bieżącym, wydane zostały z inicjatywy Zarządu Głównego Ligi Morskiej, okolicznościowe znaczki pocztowe. Tematyka tych znaczków jest ściśle związana z zagadnieniami morskimi. Wydane zostały trzy znaczki, stanowiące jedną serię. Pierwszy znaczek, przedstawia okręt w doku, kolor fioletowy; drugi — załadowywanie okrętu w porcie, kolor niebieskawo-czerwonawy; trzeci — wizerunek yachtu „Gen. Zaruski" na morzu, kolor szaro-niebieski. Wartości opłaty pocztowej wynoszą 6, 15 i 35 zł., a więc kwoty opłat najbardziej szeroko używanych do korespondencji krajowej. Nakład znaczków ograniczony, wynosi około 200.000. Znaczki wprowadzone były do obiegu i sprzedaży tylko od dnia 22 do 29 czerwca 1948 roku.

Znaczki „Święta Morza" wyróżniają się dodatnio wśród dotychczasowych wydań swoim estetycznym wyglądem. Projekt znaczków wykonał znany artysta grafik prof. Gronowski.

Zarząd Główny Ligi Morskiej poczynił odpowiednie starania, aby były szeroko kolportowane w okresie dni „Święta Morza".

Jednocześnie wykonane zostały okolicznościowe datowniki pocztowe, zawierające aktualne hasła Ligi Morskiej. Używane były w Warszawie, Katowicach, Gdańsku i Szczecinie. Specjalny datownik używany był w Porąbce-Międzybrodziu, gdzie w związku ze „Świętem Morza" otwarta została przystań kajakowa na zaporze wodnej.

Seria znaczków „Święto Morza" wzbudziła znaczne zainteresowanie w szerokich kołach filatelistów w kraju.



HUMOR



— Takie bujdy możesz opowiadać głupszym ode mnie, tylko wątpię, czy takich znajdziesz...



— Czy to ty podłożyłeś mu klej zamiast pasty do zębów?

Przed mistrzostwami sportowymi Mar. Woj.

Życie sportowe Marynarki Wojennej stoi od kilku tygodni pod znakiem przygotowań do III Mistrzostw Sportowych Mar. Woj. We wszystkich jednostkach i oddziałach odbywają się regularne treningi i przystępuje się do eliminacyjnych rozgrywek we wszystkich dziedzinach sportu. Blisko trzy miesiące walczyć będą sportowcy-marynarze o zdobycie zaszczytnych tytułów mistrzowskich. Aby dojść do finałów, trzeba będzie przejść ciężką i trudną eliminację, która ma na celu wyłonienie naprawdę najlepszych sportowców Marynarki.

Celem wyeleminowania najlepszych sportowców w jednostkach, podzielono je na grupy. W ramach tych grup rozgrywane są zawody w terminie od 8 do 25 lipca br. celem wyłonienia poszczególnych mistrzów grup, którzy następnie walczyć będą między sobą i w końcu staną do finałowych rozgrywek o mistrzostwo. Odbędą się one dnia 19 sierpnia na stadionie w Gdyni.

Bardzo bogato i interesująco przedstawia się program mistrzostw Mar. Woj. Wchodzą weń niemal wszystkie konkurencje sportowe. Typowo marynarską konkurencją jest trójbój marynarski, składający się ze strzelania bojowego z karabinu z domarszu, przeciąganie liny i wspinanie się po linie. Ponadto w programie znajdują się: ciężka atletyka-zapasy i podnoszenie ciężarów, trójbój gimnastyczny, pływanie i skoki do wody, szermierka na szable, szpady i bagnety, piłka nożna, koszykowa i siatkowa, boks, żeglarstwo i wioślarstwo, oraz lekkoatletyka w wielu konkurencjach biegowych, rzutowych i skokowych.

Rozwój życia sportowego w Marynarce Wojennej datuje się od początków jej istnienia, jednak od ostatniego roku, kiedy to zdobyła tytuł sportowego mistrza Wojska Polskiego, notujemy coraz lepsze wyniki. Jakkolwiek duża część doskonałych sportowców opuściła szeregi marynarskie, to jednak nowi, młodzi marynarze są pierwszorzędnym materiałem sportowym, a KSMW „Flota" posiada wiele talentów. Mistrzostwa Marynarki Wojennej będą sprawdzianem ich wyników i pracy nad podniesieniem swej formy.

jw.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. **Redaguje: Komitet Redakcyjny.**
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów z ub. lat, należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast z bież. roku pod adresem, Centr. Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. W-13349



fot. W.A.F. Uklejewski